





CONGRESO ESPAÑOL

DE

GEOGRAFÍA COLONIAL Y MERCANTIL

CELEBRADO EN MADRID

EN LOS DIAS 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 Y 12 DE NOVIEMBRE DE 1883

ACTAS

TOMO SEGUNDO

MADRID
IMPRENTA DE FORTANET
CALLE DE LA LIBERTAD, NÚM. 29
—
1884

ACTAS

DEL

CONGRESO ESPAÑOL

DE

GEOGRAFÍA COLONIAL Y MERCANTIL

II

QUINTA SESIÓN.

DÍA 9 DE NOVIEMBRE DE 1883.

PRESIDENCIA DEL SR. D. CESÁREO FERNÁNDEZ DURO.

Abierta la sesión á la una y cuarenta y cinco minutos, y leida el acta de la anterior por el Sr. Ferreiro (Secretario), fué aprobada, y continuó la discusión del tema de la sesión cuarta *Posesiones españolas de Asia y Oceanía*, etc.

El Sr. **Presidente:** El Sr. Abella (D. Marceliano) tiene la palabra.

El Sr. **Abella** (D. Marceliano): Señores, pocas palabras tengo que decir con respecto á lo que manifestó en el día de ayer el Sr. Concas. Únicamente he de hacer presente, que no creo oportuno dejar de establecer algunas factorías ó establecimientos en los puertos que nos corresponden de Borneo, y que siendo un país tan rico y en el que abunda toda clase de producciones de tanta importancia, convendría tener alguna factoría ó establecimiento, que pudiera servir para sostener el comercio con las islas Filipinas. Además de eso, debo advertir que aquel país se halla colocado por sus condiciones especiales, en una situación sumamente favorable: está destinado á ser la llave del comercio del extremo Oriente, y por lo tanto, es mi opinión que debieran fundarse ó establecerse factorías de cualquier clase comercial, para con esto dar á entender que no abandonamos los derechos que nos asisten en aquella isla.

Estoy conforme con lo que dice el Sr. Concas, acerca de la dificultad que habrá para sostener allí algo que nos represente, porque está despoblada la costa, pero como quiera que hemos llegado á dominar alguna parte de Borneo y como también tenemos hechas ya bastantes obras, creo que podremos muy fácilmente sostener allí un establecimiento cualquiera. Por otra parte, la historia misma de aquel territorio y los muchos sacrificios que ha costado el conservarlo, son motivos para no abandonarle. Se trata de un país con el cual casi siempre hemos estado en guerra desde su descubrimiento, y no hay más que echar una ojeada sobre su historia, para comprender lo que nos ha costado, y vais á oirlo, (leyó):

LA ISLA DE BORNEO.

La isla de Borneo no tiene un nombre indígena que la designe en su totalidad; el que se la da no corresponde más que á un territorio y á un puerto en la costa NO. El nombre en su forma indígena es Bruni y en los escritores antiguos hallamos Bruney, Burney, etc. Se dice que los malayos la dan el nombre de Pulo Kalematan ó isla Kalematan, pero este nombre cuya etimología se ignora es por lo menos dudoso. La isla se halla situada bajo la línea equinoccial que la divide en dos partes desiguales; la parte mayor es la del N.; toda la isla está comprendida entre los 4° 11′ de latitud S. y 7° 6′ de latitud N.; su longitud se extiende desde los 106° 38′ hasta los 117° E. del meridiano de Paris. Colocada entre la prolongación meridional del mar de la China al O.; el mar de Joló que la separa de las islas Filipinas al N.; el mar de las Célebes y el estrecho de Macasar al NE. y al E., y el mar de Java al S. la posesión de esta isla es de una inmensa importancia porque está llamada á ser la llave del comercio del extremo Oriente y muy particularmente de el de las Filipinas.

El aspecto general de la isla, en la que se ven los vestigios de las conmociones que ha sufrido á causa de los terremotos y los volcanes, es inculto y salvaje como sus habitantes; bos-

ques casi impenetrables que la cubren por completo, suelo húmedo y pantanoso inundado con frecuencia por los desbordamientos de los ríos, que producen fiebres malignas, hacen muy penosa la residencia allí para los europeos. La única parte de la isla que se conoce con exactitud es la costa, que presenta una extensión de más de 500 kilómetros, medida con precisión por varios marinos europeos. Esta inmensa extensión litoral no carece de golfos, de bahías ni de puertos, pero en su conjunto presenta, como el África, una masa casi compacta sin cortes ni sinuosidades. Ninguna exploración completa ha dado á conocer hasta ahora su configuración orográfica ni su hidrografía. Borneo tiene cadenas de montañas, pero parece que en general son más bajas que lo que indican las cartas; la cadena principal se extiende de N. á S. y llega cerca de la costa oriental. Los holandeses han dado á esta cadena el nombre de Montes Cristalinos por los muchos cristales que se encuentran en ellos; el pico más elevado de esta cadena, llamado por los indígenas Kinibalu, viene á tener unos 4.000 metros de elevación. Una segunda cadena de montañas va de E. á O., y en ella nacen la mayor parte de los ríos. Los más notables de estos son, el Varuni ó Borneo, que nace en la cadena principal y se dirige de S. á NO. para llevar sus aguas al Océano después de haber recibido un gran número de afluentes. El Kappuas, que nace en la segunda cadena, va de E. á O. y atraviesa casi las tres cuartas partes de la isla; el Kinabatangan es navegable mucho antes de desaguar en el mar de Joló. Las bahías principales son al N. las de Malludu y al NE. las de Lohlok y Sandakan.

Aunque situada la isla bajo la línea equinoccial, su clima no es tan ardiente como debiera suponerse por su latitud. El termómetro en Sukadana y algunos otros puntos no desciende á más de 28° centigrados ni se eleva á más de 36.

La isla en general es de una inmensa riqueza y de una fertilidad prodigiosa. En las montañas se encuentran hierro, estaño y cobre; en los distritos de Sadang y Sarravak abunda el antimonio en capas dispuestas unas sobre otras como las piedras en las canteras. El oro abunda también en toda la isla,

pero no en las entrañas de la tierra, sino relativamente á poca profundidad; las minas más ricas son las de Trado, Mandur, Landak, Ambawang, Borneo y Bandjer-Massing. También se encuentra cobre, plomo, carbón de piedra, etc. Los diamantes abundan en los terrenos movedizos, á poca profundidad; los más finos son los de Landak, terreno explotado por los Dayaks.

La parte septentrional de la isla es la más rica, la más fértil y la más salubre; esta parte es la que pertenece á España, desde el río Pandassang al río Sibuco. Allí se encuentra el *styrax*, árbol parecido al chopo que produce una semilla muy aromática; la celebrada resina de benjuí; el *canarium*, estimado por sus nueces; el *kuming*, cuya pulpa produce un aceite muy apreciado; el *dammara*, cuya resina es tan buscada en el comercio; además se encuentra café, té, añil, quina, tabaco, algodón, azúcar, arroz, etc. Los bosques tienen árboles de una altura prodigiosa; algunos suministran excelentes maderas de construcción y gomas como la sandaraca. El alcanfor se manifiesta allí en toda su lozanía y es tan apreciado que se vende á 12.000 francos el quintal, en tanto el de Sumatra se vende 8.000 y el del Japón á un precio mucho más bajo. Las cañas llamadas *rotang* son también un importante artículo de exportación.

En la isla se encuentran las especies mayores de monos; el pongo de Wurmb, el orang encarnado; dos especies de bueyes salvajes de gran corpulencia, jabalíes, tigres, dos especies de elefantes en algunos distritos; caballos en Padassang y Tampassak; al N. dos especies de osos de piel negra; el gato de algalia, que produce el almizcle; variedad de cabras, perros, tortugas, cerdos, cocodrilos, etc., etc. Los gusanos de seda son indígenas en la isla; los pájaros son innumerables y en general diferentes de los de Europa; abundan las golondrinas, cuyos nidos son un manjar muy apreciado en aquellos países y se pagan á precios excesivos; además hay pavos reales, gansos, patos silvestres, gallinas y varias especies de papagayos. Las abejas son tan numerosos que la cera es allí un artículo considerable de exportación.

Las costas abundan en moluscos y crustáceos; los ríos y lagos contienen multitud de pescados diferentes.

La población total de la isla se calcula generalmente en unos cuatro millones de habitantes que se dividen en tres clases diferentes; los dayaks, que son los aborígenes, los malayos que son los dominadores y los chinos; el número de europeos es tan reducido que puede considerarse como insignificante con respecto á la población general. Hay tribus tan salvajes en la isla, que á la vista de individuos de otras tribus huyen asustados ó trepan á los árboles para evitar el contacto con ellos. Los dayaks son de carácter feroz y han merecido el nombre de cortadores de cabezas. Un dayak no encontraría una mujer que le aceptara por marido, si no llevara en su escudo una incisión que indicase que por lo menos había cortado una cabeza. Todos estos pueblos son refractarios al trabajo y sería imposible someterlos á una ocupación regular; en el interior sin embargo, hay algunos que se dedican á la agricultura, pero la mayor parte de los habitantes viven de la piratería.

En la parte NE. de Borneo se halla la Sultanía de Joló que comprende una multitud de islas; cuenta unos 200.000 habitantes y está dividida en los grupos de Basilan, Joló, Tawi-Tawi y Cayagan. El país es rico en productos y hay algunos campos bien cultivados, pero carece de población; á veces se recorren grandes distancias sin encontrar un sér humano; sus habitantes, en general se dedican á la piratería y á la pesca. Se dice que el mar arroja con frecuencia ambar gris sobre algunas de sus costas.

Las relaciones de los españoles con Borneo han tenido desde el principio un carácter hostil; Borneo fué descubierto en 1521 por Fernando de Magallanes, portugués al servicio del rey de España; los españoles fueron los primeros europeos que la ocuparon, pero la misma gente que llevaba Magallanes, chocó á vista de la isla con la flota del Sultán de Borneo que iba mandada por un principe del reino tagalo de Luzón y posteriormente, cuando D. Miguel Lopez de Legazpi sometió el archipiélago filipino á la corona de España, vemos á los sul-

tanes de Borneo enviar sus flotas para favorecer á los príncipes de Manila, de Tondo y de Luzón que se sublevaban contra España á la que habían jurado fidelidad y de la que algunos de ellos recibían pensiones como premio de su vasallaje. La conquista del grupo de los Cuyos y de las Calamianes arrancadas por los españoles á la soberanía de Borneo, y sobre todo la sumisión de los príncipes mahometanos de Luzón que procedían de Borneo, fué para el Sultán de este país una pérdida considerable no sólo en su poder é influencia sino también en su comercio é industria, pues los españoles inmediatamente después de posesionarse del país empezaron á predicar el Evangelio en todo él, y no permitían el comercio con Borneo para evitar que el trato con los naturales fuera un obstáculo al poder aún vacilante de los españoles; de aquí provenía el odio implacable de Borneo á España, que si no se manifestó por una guerra abierta entre ambas naciones, se descubría con frecuencia por hechos aislados y aún ataques á la misma ciudad de Manila, en donde el nombre de Borneo en aquellos tiempos inspiraba un verdadero terror.

En 1577 vemos aparecer en la residencia del Dr. Sande, Gobernador del Archipiélago filipino, un pretendiente al trono de Borneo; el nombre de este personaje presenta algunas variantes; el adoptado generalmente es Sirela, aunque Argensola escribe Sirelela y fray Juan de la Concepción Malaela. Este pretendiente había sido destronado por su propio hermano y solicitaba el auxilio de los españoles. Sande deseaba ardientemente extender la dominación de España hasta Borneo, pero para esto era preciso antes tratar de atraerse la voluntad de los frailes, pues sin su cooperación era difícil reunir tropas indígenas en número suficiente. Los frailes, al principio eran contrarios á esta idea, pero el Gobernador logró vencer su oposición y prometió á Sirela el auxilio que solicitaba con tal que prestase juramento de vasallaje á España. Según Buceta, Sirela prometió hacerse bautizar luego que fuera repuesto en su trono, pero los sucesos que se siguieron contradicen esto de un modo absoluto. En la primavera de 1578 salió Sande de Manila con una flota de 30 barcos que llevaban unos 400 es-

pañoles, 1.500 archeros de Luzón y las Visayas y 300 partidarios de Sirela y llegó con felicidad á Borneo, capital del mismo nombre, la cual, según fray Martin de la Rada que formaba parte de la expedición, estaba compuesta de unas 4.000 chozas de madera.

La expedición logró su objeto y habiendo expulsado al usurpador repuso en el trono á Sirela, que por segunda vez prestó homenaje á España por todo su reino. Sande quería establecer un fuerte español en Borneo mismo, pero desistió de ello por los numerosos casos de muerte que hubo en sus tropas, los cuales le demostraron lo insalubre del clima de aquel país. No es posible afirmar con seguridad, si la costa N. de Borneo pertenecía todavía entonces al Sultán de Bruney, pero si en aquel tiempo dependía ya del Sultán de Joló, en ese caso España había adquirido derechos á la parte N. de la isla, pues Sande envió en aquel mismo año y bajo el mando del valeroso conquistador D. Esteban de Figueroa una expedición contra Joló, cuyo Sultán prestó homenaje por todo su reino á la corona de España. Así, pues, del año 1578 datan los derechos de España á la parte septentrional de Borneo, derechos que nos han reconocido más ó menos explícitamente los extranjeros, entre ellos los holandeses, que son los que más pretendían la soberanía sobre Borneo.

El usurpador arrojado por los españoles se refugió en las Molucas, solicitando allí el auxilio de los portugueses. Estos se hallaban tanto más inclinados á favorecerle, cuanto que consideraban á Borneo como propiedad legítima suya y la campaña como un atentado á sus derechos adquiridos. Así, pues, una flota portuguesa poderosamente auxiliada por el Sultán de Amboina, salió de Tidore al mando del célebre Hector de Brito, y logró echar del trono á Sirela con la misma rapidez que los españoles habían expulsado al usurpador. Sirela envió embajadores á Manila pidiendo auxilio y el nuevo Gobernador acogió tanto mejor la súplica, cuanto que tenía el proyecto de someter toda la isla de Borneo á la corona de España y hasta de mandar hacer un reconocimiento de Java ó Sumatra. A la cabeza de esta expedición puso un soldado expe-

rimentado, el capitan Gabriel de Ribera. Desgraciadamente apenas tenemos noticias acerca de esta expedición, pero sabemos que Sirela fué repuesto en el trono y que Ribera castigó fuertemente á los piratas de Borneo. Ignoramos hasta qué punto del Sur llegó Ribera en esta expedición de la que trajo «raras curiosidades y gran cantidad de pimienta,» pero en todo caso el hecho debió ser importante, puesto que el Gobernador envió á Ribera á Madrid para dar cuenta al Rey del estado de aquellos pueblos; acaso esta relación se halle ignorada en algun archivo esperando un investigador que la descubra.

No haremos la relación de las diferentes cuestiones que en los años siguientes se suscitaron entre Borneo y Manila, solo diremos que á pesar de ellas, numerosos buques de Borneo acudían á Manila con esteras de palma, sagú y alcanfor para llevar en cambio vinos, tejidos y otros objetos.

En 1596 empezó la larga guerra con los Estados mahometanos del Sur, que no ha terminado hasta 1876 en que las tropas españolas se apoderaron de Joló. Esta guerra comenzó con la muerte del Adelantado Marqués de Figueroa que pereció en el interior de Mindanao víctima de su valor inconsiderado; á ella se siguió el abandono de Nueva Murcia y la cesación del tributo que pagaba Joló; en pocos meses Joló y el O. de Mindanao sacudieron la dominación española; en aquel tiempo precisamente aparecieron los holandeses en los mares de la India oriental. La ocupación pasajera por los españoles de la isla principal del archipiélago de Joló así como de Basilan (1638-45) no dió resultados prácticos; los tratados de paz reconocían siempre el derecho de soberanía de España, pero este derecho quedaba solo en el papel. Los piratas joloanos infestaban las aguas de las Filipinas; el Sultán se excusaba con la insumisión de los Dattos, pero en realidad estaba en relación con ellos contra los españoles. No queriendo tolerar esta situación y deseando acabar con la piratería, el nuevo comandante de Zamboanga, D. Rafael Omen de Acevedo, resolvió afirmar de nuevo los derechos de España en aquellos países y con este objeto preparó una expedición al mando del valiente

oficial D. Pedro Durán de Monforte, que en poco tiempo redujo á cenizas muchos pueblos é hizo numerosos prisioneros. El feliz éxito de esta expedición alentó para hacer otra nueva, y en efecto, el 11 de Enero de 1649 salió del puerto de Zamboanga á las órdenes del mismo Durán, una flota bien equipada que recorrió toda la costa, incendió á Lacay-Lacay con otras muchas guaridas de piratas y devastó principalmente el territorio del radjah de Tuptup, aborrecido á causa de su crueldad con los prisioneros indefensos. Durán sorprendió una flota de piratas en el momento en que iba á darse á la vela y después de un ligero combate se hizo dueño de toda ella. Al llegar á la isla de Banguey la expedición volvió atras, habiendo destruido 300 buques enemigos y libertado de la esclavitud á muchos cristianos; 200 piratas cayeron en manos de los españoles. La impresión que estos triunfos de las armas españolas causaron en los reinos mahometanos de las Filipinas fué tal, que hasta el feroz Corralat, Sultán de Mindanao, felicitó á los españoles por sus brillantes victorias, y el mismo Durán que á la sazón era Gobernador de Zamboanga, pues Acevedo había muerto entre tanto, tuvo la satisfacción de recibir embajadores de Lacay-Lacay de Borneo que fueron á pagar el tributo, como prueba de su vasallaje al rey de España; pero este pago de tributo del N. de Borneo cesó bien pronto cuando después de la paz de Westfalia, España no dió ya importancia á las Filipinas.

No es del caso referir los detalles de las guerras casi continuas que los españoles han sostenido contra los Sultanes y Dattos ó príncipes feudatarios de Joló, baste decir que en los diferentes tratados hechos entre España y este país y principalmente en los de 1851 y 1876, el Sultán y los Dattos han reconocido y confesado la soberanía que España tiene sobre todo el territorio de Joló y sus dependencias como parte integrante de su corona. Sin embargo, á pesar de todos estos tratados los joloanos continuaban atacando á las Filipinas, hasta que en 1876 las tropas españolas tomaron por asalto la ciudad de Joló. Desde entonces la seguridad reina en todo el Archipiélago cruzado por las cañoneras españolas, pero aún en el

día, á veces hay hechos aislados que prueban la hostilidad constante de los joloanos contra los españoles y España tendrá que hacer esfuerzos durante mucho tiempo todavía para mantener su protectorado, pero decidida esta vez á establecerse definitivamente en el Archipiélago, su sistema ha tomado tal carácter de solidez que puede considerarse como definitivo.

Se ha dicho que Joló es como la Meca del extremo Oriente y en efecto, el Sultán aunque desobedecido á veces por los Dattos tiene una importancia considerable; es el que posee la metrópoli de la región y de su costa es de donde partía siempre el impulso que daba dirección á la piratería contra las Filipinas; allí quedará hasta el último momento la idea de la venganza, de tal modo que el número de los enemigos de España puede contarse por el de los habitantes del país. En los últimos tiempos los vasallos del Sultán hacian por término medio 4.000 cautivos cada año en las Filipinas, y no perdonarán jamás que el Gobierno español por su actitud enérgica en aquel Archipiélago les haya quitado este modo de vivir únicamente para el cual tienen una aptitud determinada.

La colonizacion de Borneo era difícil, pero del mismo modo que los españoles han logrado en Joló hacer más sano el país desecando los pantanos hasta el punto que, según se dice, las fiebres son allí poco comunes, del mismo modo un sistema de trabajos bien entendido hubiera podido mejorar las condiciones sanitarias de aquel país en donde los españoles no hubieran encontrado una hostilidad más violenta que la que han encontrado en Joló. He dicho. (*Aplausos.*)

El Sr. **Presidente** (Fernandez Duro): El Sr. Cabello (Don Cristobal) tiene la palabra.

El Sr. **Cabello** (D. Cristobal): Señores: Á causa de no haber oído en las primeras sesiones de este ilustre Congreso, nombrar una vez siquiera al gran Archipiélago filipino, que tanta necesidad tiene de importantisimas mejoras, pedí la palabra en la tarde de ayer y hoy he solicitado el honor de ocupar esta tribuna, para defender á la clase más digna, caritativa y benéfica, que el noble Gobierno español tiene establecida

en aquel Archipiélago; me levanto, repito, á defender las Órdenes monásticas ó misiones.

En la última hora de ayer, sin duda en el calor de la improvisación, un joven, natural de aquel país, las dirigió ciertos cargos, que no merecen, en verdad, aquellas misiones. Y como á consecuencia de los siete años cumplidos que he pasado en aquel país administrando recta justicia al noble, sumiso y obediente indio, he de haber perdido por necesidad mis antiguos hábitos forenses, me apresuro á pediros que me concedáis vuestra proverbial benevolencia.

Para que mis palabras hagan más efecto en el ilustrado ánimo de este competente auditorio, voy á permitirme usar una prueba de las que llaman los prácticos *preconstituida;* voy á leer al Congreso una Memoria que en el año 1878, obedeciendo el mandato de mi ilustre jefe el Presidente de la Real Audiencia de Filipinas, tuve el honor de extender; —y ruego á los señores taquígrafos se sirvan acotar su lectura, para que después se inserte íntegra. Dice así:

«Excmo. Sr.: Jamás habrá recibido un inferior de su superior un mandato tan noble, tan digno y tan grande como »el contenido en las *Gacetas* de *veintiseis de Febrero* y *cinco de »Diciembre último*, porque nada puede haber *más grande, más »noble y civilizador*, que comunicar la luz del Evangelio y la »caridad cristiana del Divino Mártir del Gólgota á razas In»fieles que viven en la más crasa ignorancia y en la su»perstición más repugnante, haciéndoles trocar al mismo »tiempo su vida *aventurera* y de *latrocinio*, por la vida del »*hogar*, de la *familia*, de los *pueblos civilizados*; por cuyos »inestimables bienes pondremos á contribución en estos mo»mentos nuestras débiles fuerzas y nuestros escasos cono»cimientos, más exiguas las unas y los otros por la pre»mura del tiempo de que podemos disponer. Si la no»ble y católica España puede ostentar con santo orgullo, »como uno de sus más preclaros títulos, el de potencia *conquis»tadora* y *civilizadora* á la vez; si por la pericia de sus ilustres »hijos, siquiera sean adoptivos como el gran Cristobal Colón, »y por los esfuerzos titánicos de guerreros tan esforzados como

»los *Corteses* y *Pizarros*, tuvo la gloria de descubrir un nuevo »Mundo más allá del Atlántico, importando en tan extensos »países su idioma, sus leyes paternales y su civilización cris»tiana, por lo que respecta al noble Florón que la Corona de »Castilla posee con los ricos dominios que constituyen el gran »Archipiélago Filipino, hay por necesidad que confesar *que »casi toda la gloria de su reducción* y *conservación se debe á los »soldados de la Cruz.* Con efecto, concretándonos á esta reduci»da provincia, que es el objeto principal del presente trabajo, »la afirmación que dejamos sentada es tan exacta como cierta »en todas sus partes; pues según la tradición antes que nin»gún guerrero cristiano pisara su suelo insalubre, lo verifi»carón allá por los años de *mil seiscientos veinte* los PP. Juan »de San Jacinto, Vicario de Mananay y Fr. Juan Ugaba, cons»tituyendo la Misión de Ytuy, cuyos santos trabajos abando»naron antes de los *tres años*, sin duda por las grandes dificul»tades que tendrían que vencer y por la gran distancia que »los separaba de Pangasinan. Con posterioridad, aunque no »podemos fijar la fecha, concurrió á dicha mision el P. Teo»doro de la Madre de Dios; en *mil seiscientos treinta y dos* con»currieron también los PP. *Tomás Gutierrez y Juan Arjona*, »muriendo el primero en la Misión y pasando el segundo á Ton»kin. Por el año de *mil seiscientos cincuenta y cuatro murieron »en la Misión* los PP. Fr. *Bernardo Cejudo*, sacerdote y Fr. *Ma»nuel Rincon*, sacerdote moso; y sin duda por la barbarie de »los habitantes que impedía el progreso de la reducción, las »muertes prematuras de tan santos varones por efecto del mal »clima y la total carencia de las precisas comodidades para »los europeos, fueron causa de que se abandonara dicha Mi»sión hasta el año de *mil setecientos dos*. En esta última fecha »el P. Fr. *Francisco de la Maza*, anciano ya, formó una Misión »en Bumbur en el Monte Caraballo, que fué visitada poco des»pués por el Provincial Fr. Francisco Jimenez, llevando con»sigo á los PP. Domingo Escalera, también anciano, y al jo»ven Fr. Diego Ortiz, quienes quedaron en Burubur, pero al »poco tiempo *enfermaron* y se retiraron de la *Misión*, *muriendo »el primero en Carranclan*, y llegando el segundo á Manila con

»la *Extrema-Unción*. Otras muchas víctimas fueron inmoladas »en dicha Misión á principios del siglo *diez y ocho*, no solo por »lo maléfico é insalubre del clima, sino por una brusca aco»metida que de noche hicieron los Infieles incendiándola y »causando *la muerte de algunos individuos, que acompañaban á »dicho R. P. Provincial*. Algunos años después, con ocasión de »estar á cargo de los PP. Agustinos la Pampanga alta, ó sea »lo que hoy se llama *Nueva Ecija*, acometieron los mismos la »reducción de los *Isinayes*, en cuya empresa trabajaron con »fruto por espacio de *diez y ocho años*, hasta el de *mil setecien»tos cuarenta* en que entregaron la Misión á la Ilustre Órden »de Predicadores en Abril de dicho año, según convenio de »ambas Corporaciones. Los pueblos ó rancherías que los Pa»dres Agustinos entregaron á los Dominicos fueron los si»guientes: *Bujay*, con *ciento trece casas* en donde residía el »Padre Prior Agustino Fr. *José Gonzalez;* el actual *Dupax*, »con *ciento cincuenta casas; San José de Mayon*, con *trece ca»sas; San Joaquin de Diangan*, con *treinta casas; San Juan de »Limanal*, con *setenta casas; San Agustin de Bayambong*, »con *cincuenta casas; San Andrés de Bato con cincuenta casas; »San Pedro de Pactan cuarenta casas*. Había además otras »rancherías pequeñas, pero no se hizo mención de ellas en el »acta de entrega. De todas las mencionadas rancherías se for»maron á los pocos años los actuales pueblos que componen »la provincia, llamados *Aritao*, *Dupax*, *Bambang*, *Bayambong* »y su anexo entonces *Lumabang*, hoy *Solano*, con *Bagabag*, »que ya estaba á cargo de los Dominicos establecidos en Caga»yan, como hoy siguen en esta de *Nueva Vizcaya*, á cuyos es»fuerzos se deben la formación de sus buenas Iglesias, Con»ventos y Tribunales, y el engrandecimiento de pueblos como »*Bambang* que el año de *mil ochocientos veintiuno* contaba solo »con *seis Cabecerías* y hoy se elevan á *veintidos* y es además el »más rico de la provincia, formado todo él de *Igorrotes converti»dos*. Entre los RR. PP. Dominicos que más se han distinguido »por su celo evangélico y han tenido la gloria de convertir más »Infieles, debemos hacer especial mención del P. Prieto, Vica»rio de Cavagan, Apóstol de los Mayoyaos por los años de *mil*

»*ochocientos veinte;* el P. *Lorenzo Fondevila,* Vicario de Bam»bang, á quien hay que considerar *como casi creador* de dicho »pueblo por los muchos Infieles que redujo á la civilización »desde *mil ochocientos veintiuno* á *mil ochocientos cuarenta y* »*dos*; el P. *Rodriguez del Álamo,* Vicario también de Cavagan »fundador de un pueblo de Infieles gaddanes, que desapareció »con su muerte á los *treinta y cuatro años de edad,* de resultas »de sus trabajos en la reducción de los *Mayoyaos* en *mil ocho*»*cientos cuarenta y nueve,* y finalmente, el P. Fr. *José Lorenzo,* »*asesinado por los Quianganes* en *mil ochocientos sesenta y ocho.* »También murieron *en edad temprana y por efecto de las fatigas* »*de su ministerio* los PP. Fr. *José Tomás Vilanova* y Fr. *Antonio* »*Gabañag* por los *años de mil ochocientos cincuenta y cinco.* Un »gran sentimiento experimentamos en este momento, al no »poder *evocar un solo nombre de los varios Gobernadores político*»*militares* que han mandado en esta provincia, que se hubie»sen distinguido *por su celo en auxiliar á los soldados de la Cruz* »*en su noble misión evangélica de reducir y convertir tantos Infie*»*les* como *existen hoy en las tinieblas del Paganismo;* pues aun»que hace unos *veinte años* que el Comandante de Infantería »D. Mariano Oscariz se distinguió por la represión material de »los *Mayoyaos, Quianganes* y Silipanes, y se logró que por me»dio *del temor no continuaran asesinando á tantos nuevos cristia*»*nos;* y aunque al *formarse esta pequeña provincia,* separándola »de Cagayan hará *unos diez y seis años,* trabajó mucho en ello »su primer Gobernador, Comandante de Artillería D. Pedro »Menchaca, pero como su mando no duró más que dos años, »no tuvo tiempo para otra cosa más que para la constitución »de la nueva provincia. Exceptuando estos dos bizarros mili»tares, *que hicieron mucho por la civilización, castigando severa*»*mente á los Infieles rebeldes,* los demás que de la clase de Ca»pitanes han desempeñado el cargo de Gobernadores, no *han* »*hecho nada, absolutamente nada, en favor de la reducción y con*»*versión* de tantos Infieles; antes por el contrario, ha existido »un Gobernador *que desconociendo el momento histórico porque* »*atraviesa esta naciente provincia, y contra el dictamen* de todos »los dignísimos Misioneros y Vicarios de la misma *puso en vi-*

»*gor hace dos años, la disposición legal aplicable á otras provin-»cias que se encuentran ya completamente sometidas*, y por la que »se *ordena que todos los bautizados en pié después de los diez años, »paguen sus correspondientes tributos como los demás vecinos de »cada localidad;* y la aplicación á esta provincia de tal medi-»da, como sostuvieron los RR. PP. Misioneros, *no ha podido ser »más funesta para los intereses de la Religión y de la verdadera »civilización;* pues hasta el año de *ochocientos setenta y cinco,* »solo el R. P. Vicario de *Bambag*, reducía al Cristianismo y »*bautizaba en pié de sesenta á setenta individuos cada año*, y des-»de el *setenta y cinco, no ha logrado reducir á uno solo*, porque »el Infiel no renuncia á su completa libertad, ni quiere vivir »en sociedad, *sino á cambio de muchos beneficios*, y entre ellos »estima como *el principal la exención completa de servicios per-»sonales durante su vida;* y como aquella medida *sólo les eximía »durante diez años, renunciaron por completo á toda conversión.* »Los seis pueblos de que hemos hecho mérito, con las Misio-»nes de *Ibung* y *Diali* constituyen *noventa Cabecerías*, que mul-»tiplicadas por *cuarenta y cinco individuos* que compone cada »una, forman un total de padres de familia *de cuatro mil cin-»cuenta,* y multiplicando este último guarismo por *cinco indivi-»duos*, que por cálculo aproximado se *aprecia cada familia* com-»puesta de *un matrimonio y tres hijos*, nos dan *veinte mil doscien-»tas cincuenta almas* como con más exactitud aparecerá del cen-»so que acaba de formarse. Este grupo de población, pequeño »si se compara con el período de *tres siglos cumplidos*, que Es-»paña está en posesión de este vasto Archipiélago, *es muy »grande si se tiene en cuenta* la topografía del terreno, el cual »está enclavado entre montañas infranqueables é inaccesibles, »que sólo á muy largas distancias se comunican con los ma-»res que bañan estas Islas; si no se pierde de vista lo mortífero »de su suelo por *su exuberante vegetación y sus continuas y per-»judiciales humedades*, y á que la *reducción y conversión* de »aquel número de almas, ha costado numerosas víctimas á las »*nobles Misiones de PP. Agustinos primero*, y mucha más á la »de *PP. Dominicos después*, y si se considera, por último, á »que tan grande obra humanitaria, con la excepción que de-

»jamos hecha *se debe única y exclusivamente á los esfuerzos, á los »trabajos y á la caridad evangélica de tan nobles Misiones*. Pero »como es un hecho averiguado, que en esas montañas de que »hemos hecho mérito, que arrancan del gran Caraballo y como »cinturon de hierro oprimen las estrechas vegas en que están »asentados los pequeños pueblos de *Aritao*, *Dupax*, *Bambang*, »*Bayambang*, *Solano*, *Bagabag*, y hasta la Misión de Diadi, lí»mite de esta provincia, *residen todavía más de cuarenta mil In»fieles* de diferentes razas, aunque conocidos con el nombre »genérico de Igorrotes; como en dichas montañas estos seres »desgraciados viven en completa libertad, sin sujetarse ni aun »á la ley moral del matrimonio, pues unos en pos de otros, »toman cuantas mujeres les sugiere su sensual capricho; que »viven en *antros* ó *chozas* que ellos estiman cual si fueran ver»daderos palacios; que cosechan sus sementeras de *palay* y has»ta de *tabaco*, y poseen toda clase de animales domésticos, y »cuando les falta algun *búfalo* ó *carabao* para hacer sus se»menteras ó regalar á su familia, entonces no se toman más »trabajo que bajar á la Vega y apoderarse del primero que en»cuentran; si lo hallan solo no cometen más que un delito, el »de robo; si lo encuentran con su legítimo dueño, *cortan á éste »la cabeza* y se la llevan, cuyo sangriento trofeo les sirve de »mérito para unirse á la joven que sea más de su gusto en su »propia ranchería ó en las inmediatas, y *entonces cometen dos »delitos, el de robo* y *el de homicidio*, de los cuales la estadística »criminal de este Juzgado *es una sangrienta* y *verdadera prueba*. »Por el verídico cuanto horroroso bosquejo que dejamos he»cho, se comprenderá con facilidad suma, no sólo lo grande, »lo humanitaria y lo civilizadora que es la empresa que el Go»bierno de Nuestro augusto Soberano (Q. D. G.) intenta llevar »á efecto, al procurar por todos los medios posibles *someter* y »*reducir* á la luz del Evangelio á tantos miles de desgraciados, »sino que tamaña empresa no es posible en manera alguna, »que puedan acometerla hasta su terminación las Misiones »católicas, que no han empleado, ni pueden emplear según el »noble *carácter de paz que profesan*, otras armas *que la dulce, »insinuante y persuasiva palabra, acompañadas de obras merito-*

»*rias y de actos de caridad*. Para que el noble y santo proyecto »del Gobierno de S. M. se convierta en un hecho y en el más »breve plazo posible, es de toda necesidad que se emplee, no »ya sólo el sistema *benéfico y de caridad* que hasta el presente »ha dado tan ópimos frutos, sino tambien *el represivo*. Es ne»cesario, según aconseja la *experiencia, la historia* y hasta el »*buen sentido*, conceder al salvaje que viene á vivir en socie»dad, *muchos beneficios, todos los beneficios posibles*, para hacerle »de ese modo olvidar su *vida libre, aventurera y de rapiña*; y »al mismo tiempo hacer sentir el mayor rigor posible en sus »antiguos antros, en sus ocultas guaridas, ya destruyéndoles »sus sementeras, ya apoderándose de sus ganados y *hasta incen»diándoles sus pequeñas chozas;* y cuando este castigo se repita »siquiera *por dos veces*, hasta los más obcecados, impelidos por »la necesidad y aconsejados por la ley de la conservación, »*abandonarán unas montañas* que nada pueden conservar en »ellas, y *bajarán al llano* á vivir en compañía de los que *más »dóciles y sumisos bajaron primero*. Para llevar á efecto la *re»presión y el castigo de que hemos hecho mérito*, entendemos que »antes que pensar en un gran número de soldados, bastarían »de *setenta á ochenta hombres* con las mejores armas de preci»sión que se conocen, mandados y dirigidos por un *Jefe de pe»ricia y valor reconocidos*, pues sobre este importante sistema »nos ha dejado nobles y heróicos ejemplos que admirar y se»guir el inolvidable y bizarro D. Mariano Oscariz, Gobernador »de la Isabela, que cuando cesaban las grandes lluvias, á cuya »sazón las cosechas de los Infieles estaban muy adelantadas, »les daba batidas llevando en muchas ocasiones *sólo treinta y »cinco ó cuarenta hombres*, con los cuales conseguía no sólo »*inutilizar sus sementeras é incendiar sus chozas*, *sino escarmen»tar severamente á los que hacian alguna resistencia,* produciendo »tan fecundo resultados *este sistema*, que á él se debió el que »*cesaran los continuos asesinatos* que dichos Infieles *cometían* en »los nuevos *cristianos* y en los *Peninsulares* que encontraban »por los caminos cuando tenían que pasar de esta provincia á »la de la Isabela y viceversa, y fué tal el terror que les infun»dió dicho Jefe, que á pesar de haber abandonado este suelo

»hace más de *veinticinco años*, todavía creen dichos Infieles, »que se encuentra entre nosotros, y cuando los Gobernador- »cillos de las rancherías de la Isabela, quieren tenerlos á raya »en sus demasías, no necesitan más que invocar el nombre »del Sr. Oscariz que está próximo á visitarlos, y hasta los más »fieros y valientes *se anonadan y confunden*. Los nuevos pue- »blos que se formen con los molestos vecinos de que venimos »ocupándonos, entiende el que suscribe, que no solo deben »asentarse en los puntos más *convenientes é higiénicos*, sino á »muy *buena distancia de los hoy constituidos*, pues debiendo dis- »frutar los nuevos Colonos *de toda clase de exenciones durante su »vida*, es de la mayor importancia que no *vengan á confundir- »se con los nuevos cristianos ya establecidos*, porque se promove- »rían cuestiones y conflictos á cada paso, y porque unas veces »por malicia y otras por ignorancia, *cometerían con los nuevos »convertidos* multitud de injusticias, haciéndoles prestar *tribu- »tos* y *fallas* que en manera alguna deben satisfacer durante »su vida. Los servicios que hoy se conocen y los que puedan »establecerse mañana, deben *reservarse únicamente á los hijos »nacidos* de los nuevos convertidos viviendo ya en sociedad, »pues los hijos de *estos que juntamente con sus padres sean bau- »tizados en pié, deben como ellos gozar durante sus vidas de toda »clase de exenciones*, lo que está por otra parte muy conforme »*con la nobleza y con la hidalguía castellana*. Antes de concluir, »repetiremos como al principio; nada hay más grande y be- »néfico que la empresa de que se trata; los medios que hay »que emplear para darle el más feliz término son tan fáciles »de comprender como de ejecutar; *un poco de voluntad y mu- »cha constancia;* ó como dicen gráficamente las personas en- »tendidas en la materia, *mucha protección abajo y castigo arriba.* »He dicho.—Bayombong doce de Enero de mil ochocientos se- »tenta y ocho.—Excmo. Señor.—CRISTOBAL CABELLO Y MOHE- »DANO. — *Excmo. Señor Presidente de la Real Audiencia de »Manila.*»

Esto, señores, que acabo de tener el honor de manifestar al ilustrado Congreso, respecto á la provincia de Nueva Vizcaya, quizá la más reducida del grande Archipiélago filipino, po-

dría decirse de casi todas: esto es, la grandísima influencia ejercida por los soldados de la fe. Pero en estos hay que tener presente...

El Sr. **Presidente** (Fernández Duro): Me veo en la necesidad de recordar al Sr. Cabello que han transcurrido los quince minutos, y que puede disponer de otros cinco para formular sus conclusiones.

El Sr. **Cabello**: Seré lo más breve que pueda.

Es necesario tener presente en esos santos varones, no sólo los tres votos de humildad, pobreza y castidad que hacen todos los individuos que pertenecen á la noble carrera del clero, sino otro voto más, un cuarto voto, en el cual prometen no volver á esta patria querida, como no sea en caso de una enfermedad gravísima ó para desempeñar un cargo en la orden respectiva. Es decir, señores, que estos santos varones, voluntariamente y por vocación, abandonan á los padres que les dieron el ser, al lugar donde se meció su cuna y vieron la luz por primera vez, á esta patria tan querida, que solamente pueden apreciar los que son deportados por orden competente, ó los que, cumpliendo los deberes de familia nos trasladamos á esas apartadas regiones á desempeñar cargos públicos por un tiempo determinado. Pero estos van allí por toda la vida y van á luchar con las inclemencias del país y con la rusticidad ó ferocidad de los individuos; ¿y por qué no lo he de decir en este solemne acto? á sufrir también las genialidades de algunos gobernadores de algunas provincias.

Por consiguiente, antes de concluir este incidente, permitiréis que les dirija con toda la efusión de mi alma, en este augusto recinto, un cariñoso saludo á todas las Órdenes religiosas establecidas en Filipinas, y muy especialmente á los dominicos y á los recoletos, que he tenido el honor de tratar más de cerca, porque estos, y aquellos, y todos, son los más fieles soldados de la patria, son los más celosos defensores de la integridad de la patria, que la noble nación española tiene en aquellas apartadas regiones del Oriente.

Como, además, señores, soy tan amante de mi patria, y por consiguiente de sus colonias, como hijas que son de sus en-

trañas, permitidme también que dirija otro respetuoso saludo al celoso é ilustrado estadista D. Fernando León y Castillo, porque al decretar el desestanco del tabaco, no solo rompió las cadenas, las pesadas cadenas que aprisionaban á multitud de desgraciados indios, sino que se conquistó una página inmarcesible de gloria en nuestra Historia colonial.—¿Sabéis en lo que consistía la prohibición de sembrar libremente el tabaco? Pues consistía en que en las provincias de Cagayan, Isabela, ambos Ilocos, La Unión y algunas otras, se obligaba al indio á que no sembrara más que tabaco y solo tabaco; se le prohibía que pudiera sembrar maíz, pulay, camote y otras sustancias para alimentarse. Pero nó era esto lo peor: se le obligaba á no producir más que tabaco, y cuando este pobre indio presentaba al colector el fruto de su trabajo, no se le pagaba en metálico, sino en un papel, que se llamaba papeleta de pagamento, y este papel no se hacía efectivo hasta el año ó los dos años; y por eso no podía mantenerse el indio y su familia y tenía necesidad de acudir á los usureros, que se lo descontaban con la pérdida de un 50 ó 60 por 100, fomentándose por este sistema una inmoralidad reconocida por todos.

La verdad es que, de cinco ó seis años á esta parte, desde que el célebre marqués de Oroquieta, señor general Moriones, y el más célebre si cabe, el intendente D. Olegario Andrade se propuso saldar la atrasada cuenta de lo que se debía á esos pobres indios, y que ascendía á 3 millones y pico de duros, la verdad es, que hasta el día, no se ha saldado por completo; y con el desestanco del tabaco ganaría un 100 por 100, no sólo el productor, sino el producto, porque con motivo de la competencia, todos los fabricantes se apresurarían á presentar á los mercados el mejor tabaco elaborado.

El Sr. **Presidente** (Fernández Duro): Sr. Cabello, ha concluído, con exceso, el tiempo que el Reglamento concede para poder usar de la palabra. Ruego, pues, á S. S. que abrevie.

El Sr. **Cabello**: Suplico á la presidencia me conceda cinco minutos, para resumir los conceptos principales.

El Sr. **Presidente** (Fernández Duro): La presidencia ha concedido á S. S. siete minutos sobre los veinte, de modo que

lleva hablando veintisiete minutos.—Le ruego, pues, que termine.

El Sr. **Cabello**: Pues he terminado. *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Fernández Duro): No hallándose presente el Sr. Muro, que tenía pedida la palabra, la tiene el señor Concas.

El Sr. **Concas** (D. Víctor): Señores; en calidad de ponente, voy á resumir el debate de la cuarta sesión.

Diez y siete años he estado en los trópicos, y otros tantos volvería con gusto para oirme regalar el oido, como ayer me lo regaló el Sr. D. Eduardo Saavedra, sabio académico y digno catedrático de esta Universidad, que con su claro talento, con el talento natural de las personas, que como él le poseen, completó mi discurso, dando valor á los datos que yo había recogido sobre el terreno. El Sr. Saavedra os dió la fórmula: se acabó la discusión de Borneo.

Diré simplemente dos palabras acerca de una indicación del Sr. Abella. El Sr. Abella ha hablado de nuestros indiscutibles derechos en Borneo; y ha dicho que allí convendría que pusiéramos una factoría. Tanto el Sr. Saavedra, como el que tiene la honra de dirigiros la palabra, tratamos la cuestión técnicamente, pero como quiera que Inglaterra está por medio, *non possumus;* por consiguiente es inútil discutir la conveniencia.

Paso á ocuparme del Sr. Espejo, á quien como á todos los demás señores, agradezco las benévolas frases que para mi han tenido. El Sr. Espejo trató un asunto en el cual me atribuyó lo que estoy muy lejos de creer, y es que no nos conviene ir á Joló. Yo creo que no nos conviene ir á Borneo, pero á Joló es otra cuestión. La discusión de este tema debería ocupar una extensa sesión, pero no habiendo tiempo, voy á decir dos palabras, como síntesis de Joló: ellos no pueden vivir sin esclavos, que hacen en nuestras costas en los pueblos ribereños, cosa que no podemos consentir, sin plegar al asta la bandera y abandonar Filipinas. Nosotros no queremos ir á Joló como aumento de territorio para fundar colonias agrícolas y extender el comercio; son ellos los que tienen empeño en que los

conquistemos, lo que no podemos dejar de hacer para dar la seguridad debida al resto de Filipinas.

El Sr. Espejo habló también del exceso de población en Filipinas. No hay más que dos puntos que tengan ese exceso de población, que son Bohol é Ilocos. Bohol tiene su salida natural á Mindanao, y empezada la invasión pacífica por el Norte, así como los militares empiezan la invasión guerrera por el Sur, hasta que se toquen la paz con la guerra y veamos en paz el territorio. En Ilocos, el Gobierno, con mucha previsión ha abierto un camino militar, del Abra á Benguet, por donde esa provincia tiene salida á las provincias tabacaleras, camino militar muy conveniente y que habrá tiempo de hacer, no digo antes de los cuarenta años que nos anuncia el Sr. López Jaena, sino antes de cuatrocientos años, que será cuando puedan suceder cosas semejantes á las que ese señor profetiza. Además, el Gobierno ha atendido ya á esto, pues no hace mucho que se trasladaron cerca de 5.000 indios entre mujeres, ancianos y niños; se llevaron también animales para la labranza en buques del Estado, y es de suponer que las empresas tabacaleras, atendiendo á su negocio, lo hagan por sí. Por lo demás, no hay que cegarse con que en Filipinas está poblado todo el terreno. No es así; hay, por el contrario, muchos sitios abandonados, y como quiera que en los trópicos, en el terreno que se deja de ocupar, crece el bosque inmediatamente, nos llevaríamos la gente de un lado para desmontar otro; por consiguiente, hay que esperar que las generaciones venideras pueblen aquellos terrenos, y si para ello se necesitan 60 millones y no disponemos hoy más que de 6, no debemos intentarlo.

También habló el Sr. Espejo de esa costumbre que hay de adelantar dinero sobre la cosecha. Despacio, señores, muy despacio. Ese es un defecto propio de toda la raza malaya; así que, el oponerse á la tendencia y costumbres de las castas, es como oponerse al curso impetuoso de las aguas, que lo menos que hacen es arrollarle á uno. Si el indio quiere gastar su dinero en comprarle una joya á su mujer, hágalo en hora buena; no puede nadie inmiscuirse en esa libertad, porque si

se fuera á prohibir y fiscalizar, como esa fiscalización no se haría con ángeles, sino con empleados, en vez de ser útil fomentaría el socialismo de los obreros, ese socialismo de que hoy se queja Alemania; y para reprimirlo habría que tener allí todos los días carabineros armados; por consiguiente, yo opino que en ese asunto debe dejarse amplia libertad, y que siga el mundo su camino.

Se ocupó también el Sr. Espejo de las colonias penitenciarías. No discutiremos este particular; sólo diré que son de todo punto imposibles en Mindanao y Joló, para cuyos pueblos malayos mahometanos el mejor bocado es el indio que cogen cautivo; y como esos colonos tienen que hacer sus casitas separadas, claro está que no es cosa de ponerse en sus manos para ser esclavizados. Y no cabe el recurso de armarlos contra ellos, porque á principios de este siglo y fines del pasado se armaron poblaciones enteras, y que así y todo huían al monte; y viendo que este era un modo de armar y municionar á los joloanos, el Gobierno resolvió derribar todas las cottas; de modo que, hoy por hoy, son imposibles las colonias penitenciarias.

Tomando nota de lo dicho por el Rdo. P. Vigil, respecto al Tonkin, no creo que nos convenga tampoco la inmigración de tonkinenses, porque nosotros no vamos, como los holandeses, á buscar un miserable tributo; nuestro sistema es de asimilación, y no podemos hacerlo con aquellos. Además, los tonkinenses, ¿creeréis que querrían ir al campo? De ningún modo. Á pesar de que hay una pragmática que previene que los chinos vayan al campo, no hay un solo chino que la cumpla, y los tonkinenses harían lo mismo, y para un negocio tan pequeño como irían á hacer allí, ya tenemos bastantes chinos. Si los tonkinenses vienen perseguidos de su país, en hora buena, pero llamarles, considero que no debemos hacerlo nunca. Creo que más nos conviene, aceptando la idea del Sr. Costa, emitida en la primera sesión—encargar que los misioneros sean súbditos leales de Francia, que acaso puedan ellos ser los que den alguna autoridad para facilitar las relaciones comerciales.

Voy, señores, á ocuparme de las apreciaciones del joven filipino Sr. López Jaena. Nos dijo este señor que las corrientes extranjeras ponían en peligro nuestras Filipinas. Está muy equivocado el Sr. López Jaena. Á pesar de que los extranjeros tienen allí tanto comercio, no hay una sola casa de comercio, todas son casas de comisión, y de tal modo transeuntes, que ocurre una cosa que quizá no sepáis: á todo individuo inglés que se casa con mujer que no sea inglesa, aunque sea española de pura sangre, lo echan de la casa; ved hasta dónde llevan su patriotismo, ¡y eso que tanto ganarían en el cambio! *(Risas.)*

Pues, esas son todas casas de comisión en Filipinas, que no pagan derechos de aduanas, y sí sólo derechos fiscales.

Respecto á las contribuciones, recuerdo que el Sr. Cabello ha citado aquí al Sr. Andrade, de quien nunca se hablará bastante alto, pues ha sido un digno intendente, y lo digo cumpliendo un deber de conciencia. Pues bien, la mayor contribución de una casa que gira por un millón de duros, es de 250 pesos. ¡Qué horror!... ¡Qué contribución!... La única casa á quien se podría referir es á la de Rusell Sturgis, que quebró, malgastando cuatro ó cinco millones de otros. De manera, que no hay tal cosa.

Los extranjeros no se arraigan, porque como sólo pocos pueden tener mujeres propias, viven la mayoría con las indias de allí y procrean mestizos que se confunden luego entre la multitud, por más que da un gran crecimiento á esa raza. Los extranjeros son perfecto apoyo de la autoridad, y no dan lugar á dificultades de ninguna clase; y los cuarenta años que nos anuncia el Sr. López Jaena, yo creo que representan los deseos de una pequeña minoría, y que deben dejarse las cosas tal como están.

Voy á decir dos palabras solamente, respecto á los frailes, porque he observado que el Sr. López Jaena ha hecho algunos apuntes, cuando hablaba el Sr. Cabello, del voto de castidad y de pobreza.

Señores, creo que si el divino Maestro no ha querido que fueran santos todos los que predicasen su evangelio, á nos-

otros nos basta con que sean españoles. Pero ¿á qué viene hablar aquí del sistema representativo, comparándole con el sistema inglés? ¿Adónde vamos á parar? Los ingleses que son los fariseos de la época, ¿á quiénes llaman á esos Congresos, de los que el Sr. Costa y otros señores han hablado en otras sesiones? Pues llaman á los dattos, á los mandarines, radjas, y este es un medio como otro cualquiera de sostener la esclavitud de sus súbditos. Si nosotros, obrando de ese modo, hubiéramos hecho eso en Filipinas, serían diputados los hijos de Lacandola, rey de Tondo, los demás hoy cristianos y civilizados serían miserables esclavos del radja y trabajarían en los campos de arroz, bajo el látigo del dragomán. *(Aplausos.)*

No hay de raza india, nadie en Filipinas, absolutamente nadie, que pueda desempeñar ese cargo; nadie, ó una insignificante minoría. Es verdad que no pueden leer más que las novenas de San Antonio, pero si hubiere sido de otro modo, no hubiesen sabido leer ni la Encarnación de Vischnu.

»¡Que faltan escuelas en Filipinas!» Pues ¿y la Universidad de Santo Tomás, y la de medicina y la de matronas, que se abrió recientemente, y la Escuela normal de maestros? ¿Qué falta allí? Una Escuela de Artes y Oficios como aquí; y después de todo, no es posible que pidan más que lo que tenemos en la metrópoli.

Harto, señores, se habla del estanco, y á propósito de esto, os recordaré á un oficial de Marina, que fué uno de los grandes gobernadores de Filipinas. El sistema económico de su época era librar á Filipinas del tributo del *galeón*, y gracias á ello, cuando empezaron las épocas de trastornos en Méjico no se sintieron en Filipinas. Lo que procede es indicar al Gobierno que continúe por el camino que acaba de emprender, desestancando el tabaco y mejorando la administración.

Es cierto que son susceptibles de reforma muchos servicios, pero poco á poco se van organizando; no diré que el Consejo de Administración de Filipinas (donde hay algunas personas de color), se reformara de modo que no tuviesen que venir aquí á dirimirse los expedientes de puentes y calzadas, que dormitan en los Ministerios, mas ¡pretender seguir servil-

mente el sistema inglés, cuando nuestra colonización es otra!... Yo he tenido un marinero que era descendiente por línea recta de los reyes de Mindoro, pero se trataba de igual á igual con los que antes eran sus esclavos, y que aún lo serían bajo la *libre* Inglaterra.

Si nosotros no somos fariseos, si nuestra colonización es otra, ¿por qué hemos de imitar á esa gente? No tengáis miedo, señores, no vamos mal; los viajeros serios y extranjeros reconocen que tenemos Filipinas y las tendremos cuando habrán desaparecido toda la Europa de Oriente y la Oceanía.

Señores, he de decir cuatro palabras porque tengo que resumir, y esas cuatro palabras se refieren á muchas ideas emitidas aquí.—Protesto con todas mis fuerzas de la apología continuada que se hace aquí del sistema de las colonias inglesas.—Es preciso haberlo visto de cerca.

¿Habréis oido decir, señores, que cuando la insurrección de cipayos iban los barcos ingleses á llevarles armas? No es cierto; yo he estado en 1876 en Singapore, en acasión de tener guerra en Perak en la costa de Malaca, y si era libre sacar armas para matar españoles en Joló, estaba entonces, que á ellos les interesaba, fiscalizada de tal modo, que á nosotros con ser oficiales de una corbeta de guerra extranjera, para comprar algunas, tuvimos que llenar tales trámites, que dejan muy atrás cuanto se censura á nuestra burocracia. Yo os diría que los periódicos de Calcuta, en una hoja contra el gobernador y contra otras personas, la palabra más culta que he leido contra el gobernador general ha sido la de ladrón, con todas sus letras. ¿Creéis que los ingleses temen ver los rusos cerca de sus fronteras porque les amenace una invasión de los ejércitos moscovitas? Nada de eso, señores: según el sistema inglés han comprado sólo los jefes, dejándoles sus antiguos súbditos para poderles cobrar así sus contribuciones, ahorrándose el trabajo de hacerlo ellos; pero esos súbditos saben que se les esclaviza á cuenta de los ingleses, y los odian, y esos *Soberanos indios, nobleza y jefes en masa, muchos de ellos instruidos, son el gran partido ruso formado en las universidades.* Yo soy el primero en deciros que creo que perderían de amo; pero eso

no quita que siendo el descontento inmenso y como los descontentos siguen con los pueblos en su poder, les basta ver el apoyo en la frontera para que como por encanto el inmenso imperio índico pase á manos del czar sin aventurar un solo soldado. ¡Quizás entonces no parecerá tan bueno el sistema inglés! Y desde luego os afirmo que variaríais de opinión de verlo sobre el terreno, ó por lo menos os convenceríais que á nosotros no nos sirve.

Claro es que si se trata de escribir la historia, podría decirse que en Filipinas va un gobernadorcillo con la camisa por fuera y el frac por encima, con lo que ya no hay más que decir.

¿Queréis hablar de cosas interesantes? Pues basta decir que los budas llevan á las viudas á las hogueras para que otro no las goce; los parsis abandonan los cadáveres para que los buitres se los coman. Esto es muy bonito y muy interesante. Según eso algunos de los que viajan pueden contar de Filipinas mil embustes, lo mismo que si tratándose de España dijeran que no tenía más que pasar en Madrid por la calle de Alcalá y batir las palmas para bailar un jaleito pobre con la primera marquesa que pase. *(Risas.)*

Se confunden los extremos. Las colonias inglesas son de ayer, del año 56, y veremos lo que duran; y en esas colonias, tan seguras según nos pintan se ve un odio tan marcado que obliga á los ingleses á vivir dentro de ciudades muradas. Las tropas indias tienen siempre un fusil antiguo y andan siempre con un progreso escalonado respecto de los europeos, es decir, tienen fusiles de chispa, cuando los otros tenían el Minié; el Minié, cuando los europeos el Snider Enfield; y el Enfield, cuando los ingleses el Martini. Los oficiales europeos viven, para estar más cómodos, en casas fortificadas. Esa es la bienandanza de la India.

Recuerdo haber leído en un discurso del Sr. Cánovas que era época de reformar algo la protección de los consulados, pues hoy se vive mejor en el extranjero que en el propio país, sin excepción alguna.

Por consiguiente, los que han visitado esas tierras, viviendo

en la fonda lo pasan mejor que en su propio país, empezando por los ingleses, que si en Londres é Irlanda se mueren de inanición, en el extranjero les basta con el consulado, no sólo para comer, sino para toda clase de amparo.

Sobre todo, ¿á qué poner por tipo de comparación las colonias inglesas? Pues qué, ¿se figuran que Cortés y Pizarro llevaban la electricidad y el vapor en el bolsillo y lo guardaban para sacarlo en mejor ocasión? ¿En qué época ha venido Inglaterra á colonizar? Ha venido en la época de su esplendor y de la abundancia, del vapor y de la electricidad; ¿por qué hacer, pues, esas comparaciones con Inglaterra?

¿Por qué pagó la indemnización de Alabama? Porque tenía miedo por sus colonias, pues si no se hubiera reído de la escuadra de la América del Norte. ¡Creedme, señores! Ese sistema tan generalizado de elogiar tanto las colonias inglesas en todas partes, es un absurdo.

Lo que hay es que tienen una cosa que nosotros no tenemos, el comercio, y por eso el quererlos imitar es triple error. Y no creáis que el comercio es poderoso porque produzca mucho, sino por su criterio. He visto en la campaña del Pacífico en épocas en que ha habido escasez entre la gente de la escuadra, venir los ingleses á vender las cosas por su valor: he visto en la campaña de que os hablaba ayer, llevar á Joló las cosas por su valor, la cuarta ó quinta parte menos que nuestros comerciantes; y no sucede lo que en Madrid ó España que para pedir el precio de un objeto que se compra le miran á uno á la cara en lugar de la mercancía. Ahi está el secreto.

En fin, señores, el tiempo de que puedo disponer, es muy corto, y no quiero consumir más que el turno que me corresponde.

Deseo hablaros también de algunas confusiones que aquí se han hecho. Se ha cometido tanta confusión hablando de los ingleses, que se ha comparado á Fernando-Póo con los territorios del río de San Lorenzo, el Sur de Australia y el cabo de Buena Esperanza. Señores, si mañana se despoblaran los cármenes de Granada y las huertas, por ejemplo, de Murcia y de Valencia ¡que Dios no nos diera otro castigo más que el de

colonizar esos territorios! Cuando no hay dos hombres iguales, ¿cómo querer comparar dos países? Esos terrenos de las zonas templadas son bienes que la Providencia ha dado á la raza blanca que constituye caracteres enteramente contrarios á las razas de los trópicos.

Las condiciones de conquista y colonización son tan distintas como los países. Para conquistar en los trópicos es necesario país muy poblado, al que es fácil imponer el terror, como lo impusimos nosotros en Méjico y Perú en la cabeza de sus emperadores, pueblos que hay que consumir, cómo han sido aniquilados los de América, casi en totalidad, para preparar el terreno á nuestras razas. El trópico despoblado es inexpugnable, lo guarda el paludismo, que no se cansa ni se sacia. Los países fríos requieren, en cambio, la despoblación: sus pueblos no se dejan vapulear tan fácilmente; brillante fué la defensa de los araucanos, y apenas hace días que los zulús pasaron á cuchillo 3.000 ingleses armados con los últimos adelantos. ¡Guay de los militares españoles si tal á nosotros nos hubiera pasado! Además se requiere la despoblación para que el bracero europeo no encuentre competencia y otras mil razones que podría alegar para demostraros el error de comparar á la insana isla de Fernando-Póo con los climas templados y fríos que ha tenido la fortuna de poblar la raza sajona. Compáresele con Sierra Leona, con las Antillas menores, y se verá que no siempre el desnivel está por nuestra parte.

Más justos seríais si, haciendo historia, dijerais que, habiendo poseído á California, sólo tenemos allí una misión de jesuitas, y que abandonamos las márgenes del Plata para buscar climas enemigos; pero todos conocéis la historia de la conquista del continente americano y las ideas económicas de aquellos tiempos, en que nuestros antepasados no iban al Nuevo Mundo á buscar tierras que labrar, que para ello sobradas tenían y hay aún en la despoblada España.

El Sr. **Presidente** (Fernández Duro): Ruego al Sr. Concas se sirva concluir, porque han trascurrido ya veinte minutos.

El Sr. **Concas**: Sr. Presidente, voy á terminar ahora mismo para no abusar de la benevolencia del Congreso.

Quiero, sin embargo, terminar mi protesta contra los elogios que se dirigen á las colonias inglesas y contra las censuras á las nuestras, unos y otras como si fuera por sistema.

Pues qué, señores; ¿no hay en nuestras colonias ni un solo magistrado, ni un gobernante, ni un empleado digno de respeto? Señores, ¿es que hemos sacrificado 200.000 hombres en los campos de Cuba para sostener, según algunos señores, el desorden? Pues qué, ¿cuando combatíamos de día en la manigua, veíamos caer á nuestros marineros por centenares, heridos por las fiebres de los cayos, y con nuestros malos cañoneros aguantábamos la noche en el canal, á pesar de estar apuntado el huracán, era solo para cubrir el desorden, el robo y el despilfarro? Calculad, señores, el efecto que han de hacer algunas palabras aquí pronunciadas á tanto hombre honrado, á tanta madre, á tanto huérfano infeliz para conservar á España la perla de las Antillas; que las provincias de Ultramar no se han ganado ni sostenido con discursos desde aquí.

Vamos á dar lugar á que crea todo el mundo una cosa que no es cierta. ¡Que hay desorden administrativo! Y ¿dónde no le hay? Existe en todos los países del mundo. Id á las colonias francesas é inglesas, profundizad y veréis cuáles son las peores.

No, señores; eso no puede decirse sin faltar abiertamente á la justicia é inferir un terrible agravio á nuestra nación. Nuestro sistema de colonización podrá ser defectuoso, pero se inspira en los más nobles y levantados sentimientos de justicia y de patriotismo y de ese camino jamás debemos apartarnos. *(Aplausos.)*

Hubiera deseado leer unas conclusiones, pero la falta de tiempo para discutir algunas de ellas, me lo impide. Así, que voy á terminar rogando al Congreso que atienda cuanto acabo de deciros. Doy gracias al Congreso y al público por las atenciones con qne me ha distinguido las dos veces que he tenido la honra de dirigiros la palabra. He dicho. *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Fernández Duro): Tiene la palabra el Sr. López Jaena, sencillamente para rectificar, así es que no puedo concederle más que cinco minutos.

López y Jaena (D. Graciano): Esos cinco minutos son los que necesito, pero antes de dirigir la palabra al Congreso, voy á decir al Sr. Presidente, que no habiendo disfrutado ayer de los cinco minutos que también me concedía el reglamento como á todos los señores que han usado de la palabra, suplicaría á la Mesa me otorgase cinco minutos más para la rectificación : es decir, que pudiese emplear los diez minutos para defenderme, no de cargos contra mi persona, sino contra mis ideas y pensamientos. *(Muestras de aprobación por parte del Congreso y del público.)*

Señores: Creo que los aplausos que ayer me habéis dirigido, no eran para mi persona, sino para los ideales y pensamientos desde aquí emitidos, porque respondían á las corrientes de la opinión y de la época; por eso me levanto más animado y sin temor para rechazar esos agravios lanzados—repito—contra mis pensamientos é ideas tan francamente expuestas aquí como buen español. *(Muy bien; muy bien.)*

Voy á dirigirme primero á un señor á quien no tengo el gusto de conocer, que ha dicho que yo no he hecho justicia á las órdenes religiosas, que llenan su alta misión en aquellas islas. Señores: jamás, jamás y jamás he proferido yo agravio á esas misiones, puesto que la verdad no es agravio ninguno. Lo que dije ayer fué que el sistema de colonización por misiones que sigue España, es incompleto; pero solo el sistema que es, vuelvo á decir, incompleto, y cuando no va acompañado de los elementos de civilización de cada época, del espíritu de progreso que la informa, entonces es pésimo; lo diré una y mil veces.

Señores: Seguid las corrientes de la historia y lo veréis: hemos tenido apogeo en los siglos XVI y XVII; hemos conquistado ese poderío y esa gloria que absolutamente ninguna nación ha conquistado; y ¿por qué? Porque la idea del catolicismo germinaba entonces; porque la idea del catolicismo era la civilización en aquella época, y solo entonces las misiones católicas que se enviaban á las colonias de América y á Filipinas han encontrado eco, han hallado grande acogida en todas las naciones y en aquellas islas; pero hoy por hoy es insuficiente,

es incompleta, innecesaria, y entienda S. S. que jamás he inferido, ni querido inferir agravio.

Ya han dicho los periódicos que he manifestado que el sistema de colonización por misiones es insuficiente y ha de llevarse á cabo con ciertas reservas. Ya dije ayer que el pueblo filipino es eminentemente católico, pero, ¿dónde se encuentra allí la civilización moderna, el progreso moderno? En los trescientos años que llevamos de dominación en aquellas islas, ¿qué adelantos hemos visto en el orden del progreso? Yo encomio y soy el primero en enviar mi gratitud á las órdenes religiosas porque han sacado aquellas sociedades del fetichismo y de la ignorancia en que vivían, pero es lo cierto que no han podido ponernos al corriente de las ideas modernas conforme á nuestras doctrinas. Así es, señores, que debo decir yo aquí aquellas palabras de Jesucristo, pero invirtiendo los términos: decía Jesucristo que el hombre no solo vive del pan, sino de la palabra de Dios, y ahora diré yo que el hombre no solo vive de la palabra de Dios, del amor á la religión, sino del pan de cada día. Qué, señores, ¿nos pueden dar pan, ni trabajo el trisagio, los misterios del rosario y las novenas de San Antonio que he citado aquí, á no ser que Dios haga milagros y Dios no hace milagros todos los días? Además nosotros no queremos estar en brazos de la indolencia y que haga milagros Díos, que me parece que los milagros son hoy día un mito, queremos estar en la vida de la idea, queremos ser y vivir á la luz de la razón.

Las corrientes extranjeras á que me refería ayer, no eran, Sr. Concas, eso del cruzamiento entre indias ó entre filipinas é ingleses, nó, sino que muchos hijos del país van á Singapore, aprenden inglés y allí empapan sus pensamientos y sus conocimientos en el sistema inglés y en la libertad que ven: á esto me refería, y me refería también á que en Ilo-Ilo, de donde yo soy, muchos saben el inglés y no el castellano, y viven con el roce solo de los ingleses y casas extranjeras, pues han llegado á hablar un poco el inglés, y ven la diferencia de trato entre el peninsular y el inglés. Es verdad, y yo lo reconozco, que el trato del inglés en sus colonias es peor que el

del peninsular en las suyas, pero como aquel está en tierras extrañas se muestra más afable y los indios filipinos creen que los ingleses son mejores amos que los españoles, y de aquí las corrientes civilizadoras extranjeras que yo he mentado ayer.

Ciertamente, señores, en esos pueblos filipinos no existe, como he dicho en otra ocasión, la esclavitud de derecho, pero existe la esclavitud cien veces peor que la legal, la esclavitud de hecho: esclavas son nuestras conciencias, nuestras inteligencias y hásta nuestra respiración, lo cual hizo decir á un sabio viajero que el pueblo de Filipinas es el pueblo de las viceversas, porque es un pueblo donde jamás ha brillado el sol de la libertad, de la justicia y de la verdad.

Pero ya que se han dirigido cargos á mis pensamientos, voy, puesto que este es un momento solemne, á decir la verdad toda entera.

Las órdenes religiosas, señores, realizan sus abusos y sus malas fechorías en aquellos pueblos, y no me refiero á la comunidad, sino á individuos en sus feligresías y en sus curatos. ¿No ha observado el digno individuo del Congreso que defendía á estas órdenes religiosas, y á quien no tengo el gusto de conocer, estos abusos en Filipinas? Pues es cosa muy corriente.

Yo soy español y como español quiero y adoro á España, como yo quiero, como yo amo á la que me dió el sér, porque si España no me dió el sér, me dió los conocimientos y luces que tengo. Pues como español digo aquí, que es menester dar á Filipinas algo, asimilar aquel país á España, hacerle igual como hermano que es, nó del todo una vez, sino poco á poco, en dósis, no diré homeopáticas, sino, más bien, alopáticas.

El Sr. **Presidente** (Carvajal): Ruego al Sr. López Jaena se sirva terminar, porque ha pasado todo el tiempo que la Presidencia podía concederle.

El Sr. **López Jaena**: He de terminar rogando me dispenséis este acaloramiento que he tenido, porque creo que para convencer á todos es menester que se tomen con calor las ideas; yo defiendo estas, ya sé las persecuciones que se me pre-

paran por defender estos ideales, y si me llevan al Calvario ó á la roca Tarpeya, seguiré defendiendo que los indios deben ser iguales á sus hermanos de la Península. *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Carvajal): El Sr. Cabello tiene la palabra para rectificar durante cinco minutos, según dispone el Reglamento.

El Sr. **Cabello:** Señores; al hacerme cargo de algunas palabras que pronunció en la tarde de ayer el digno individuo que acaba de hablar, no he querido darlas la intención que se ha supuesto. La verdadera causa del atraso, del lamentable atraso en que se encuentra el Archipiélago filipino está en la misma naturaleza del indígena, en su grandísima apatía, y en que las leyes de Indias, muy buenas, muy sabias en su tiempo, han caido en desuso.

Tenemos una ley que marca que dentro de la legua comunal no se le podía dar ni al español, ni al europeo, ninguna clase de terreno para que le cultivara el indio, y la verdad es que el indio siembra lo menos posible, porque son muy reducidas sus necesidades.

Tenemos otra, también muy importante y eso que no se puede cumplir, cual es la de que todo chino, todo individuo del Celeste Imperio que vaya al grande Archipiélago filipino, se ocupe en la agricultura, y nada más que en la agricultura, y de eso precisamente no se ocupa ningun chino, sino de toda clase de comercio y de toda clase de industria, lo que en medio de todo es un bien para la sociedad, porque sin el auxilio de la raza china, no se sabe lo que les sucedería á aquellos habitantes; por consiguiente, ruego, suplico al Congreso haga constar la necesidad de que se modifiquen las leyes de Indias, en el sentido de que la autoridad pueda compeler al indio á que sea trabajador.

Antes de llegar á aquellos remotos países, en el paso del Mar Rojo tuve ocasión hace siete años, de informarme precisamente de las verdaderas causas de la decadencia y atraso del gran Archipiélago filipino. Iba conmigo un viajero catalán y me dijo que llevaba veinte años en el país, y que las dos veces que se había metido á labrador, á pesar de ser aquel un te-

rreno tan fertilísimo, las dos veces se había arruinado porque no tenía brazos para levantar las cosechas de la tierra; y lo que es más, estando en Nueva Ecija, un español que tenía más de 5.000 cabanes de palay en la tierra, acudió al Alcalde de la provincia, suplicándole ordenara al gobernadorcillo de la misma le facilitara dos individuos por cabecería pagándoles superior jornal; y como las leyes de Indias prohiben á la autoridad compeler al indio á que trabaje, no se los pudo conceder, y esto dió por resultado que la cosecha que valía 5.000 cabanes quedara por tierra, y á mayor abundamiento este pobre español fué asesinado por uno de sus antiguos criados, en la misma localidad de San Isidro; por consiguiente, es de absoluta necesidad solicitar del Gobierno que se modifiquen esas leyes de Indias, y sobre todo, que se establezca una penalidad, por ejemplo: declarar vago al indio que no tiene hogar ni sementera y castigarle, para que de esta manera se utilice la riqueza de aquel suelo, que es grande, pues existen vastas superficies que pueden cultivarse y están vírgenes todavía.

Tanto es así, que los dias más tristes de mi vida, los pasé yendo desde Manila á Nueva Vizcaya. Hay más de 60 leguas de grandes extensiones de terreno por donde no se puede atravesar más que á caballo; el cogon me daba en la cara y alli no había ni una manada de cabras, ni bueyes que se comieran aquel pasto; no habiendo—como ha dicho aquí el Sr. Roselló—terrenos cultivados, más que en regiones muy contadas, las que pertenecen á órdenes religiosas y ¡ojalá hubiera más, porque se hubiesen cultivado y fomentado la riqueza pública!

Respecto á la emigración, quiero decir también dos palabras. No estoy conforme con el Sr. Espejo, respecto á que allí no se formen más colonias que las colonias penitenciarias. Conviene también dirigir la emigración de la raza española, con ciertas miras y ciertas condiciones, para que puedan trabajar también la tierra los filipinos. He dicho. *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Carvajal): Tiene la palabra el señor Churruca.

El Sr. **Churruca** (D. Alejandro): No es más que para hacer una petición al Congreso.

El actual alumbrado marítimo de Filipinas, está completamente abandonado; aquellas costas están á oscuras, pues en todo aquel grande Archipiélago no hay más que cuatro farolas, á saber: dos en la bahía la Manila, la de Cebú y la de Joló.

Allí, como todos sabéis, los elementos combaten con violencia, atraviesan ó cruzan el Archipiélago diez ó doce huracanes al año; y en la época de ellos hay malos tiempos ó collas que duran quince ó veinte días, durante los cuales es tanta la cerrazón de chubascos de viento y agua, que materialmente se navega á tientas; y claro está que siendo aquello un Archipiélago, todo el comercio se hace por mar; de modo que es de absoluta necesidad que se establezcan muchas farolas; debiéndose el que no haya tantos siniestros marítimos como parece debiera haber, á la pericia y celo de nuestros marinos, tanto mercantes como de guerra.

Hay hecho un estudio de alumbrado marítimo hace seis ó más años; pero ignoro las causas que han impedido su ejecución; quizá lo hayan estorbado las múltiples ruedas administrativas, y es altamente perjudicial tener este asunto tan abandonado.

Además de las farolas del interior del Archipiélago, que puede ser que se necesiten de cincuenta á sesenta, hay otras que afectan á la navegación universal en número de media docena á lo menos, que deben colocarse en puntos de recalada ó de paso, tales como en los Batanes, Cabos Bojeador y Engaño, Estrechos de San Bernardino y Surigao, Paso de Balabac y otros, de la misma manera que las de Cabo Espartel y Tarifa sirven para recalada y paso del Estrecho de Gibraltar; y á propósito de Cabo Espartel, me permito recordar al Congreso que, no queriéndola establecer el Sultán de Marruecos, tuvieron que colocarla España y otras naciones de Europa; de modo, que podría suceder que no colocando nosotros estas farolas, que pueden llamarse universales, nos pidiese alguien permiso para establecerlas, lo cual no creo que llegue á suceder.

Ruego, pues, al Congreso que entre las conclusiones ponga una suplicando al Gobierno que inmediatamente mande co-

locar las farolas más indispensables en Filipinas, esté ó no comprendido el gasto en el presupuesto y aunque sea—como vulgarmente se dice—entrampándose, de cualquier modo, pero que se coloquen, por ser una necesidad apremiante. *(Muy bien, muy bien.)*

El Sr. **Presidente** (Carvajal): La proposición del Sr. Churruca pasará á la Comisión de conclusiones.

Se va á proceder á la votación de las de la sesión 2.ª referentes al golfo de Guinea, que se servirá leer el Sr. Costa.

Leida por el Sr. Costa la conclusión 1.ª á la 6.ª, fueron aprobadas por unanimidad.

Leida la 7.ª votó en contra el Sr. Abargues de Sostén, y fué aprobada por mayoría.

Leida la 8.ª votó en contra el Sr. Roselló, y quedó aprobada por mayoría.

Leidas las 9.ª, 10.ª y 11.ª, fueron aprobadas por unanimidad.

Leida la 12.ª, dijo:

El Sr. **Abargues de Sostén**. Voto en contra ignorando cuándo se ha presentado el proyecto de que se trata, dónde se ha leido y cómo lo ha patrocinado la Sociedad Geográfica. Estimo mucho al Sr. Iradier, cuyas ideas serán grandes y nobles, pero creo que sería conveniente que se nos dijera antes de votar cuál es el proyecto y cuál su objeto.

El Sr. **Secretario** (Ferreiro): Debo advertir al Sr. Abargues que ese proyecto aparece en el *Boletín de la Sociedad Geográfica.*

El Sr. **Presidente** (Carvajal): La Mesa hubiera tenido mucho gusto en escuchar las observaciones de la persona que acaba de hablar, pero ha habido la desgracia de que las ha hecho en el momento de empezar la votación.

El Sr. **Abargues de Sostén**: Pues que sea aprobado: yo digo francamente mi opinion y quiero que conste mi voto en contra.

Leida de nuevo la conclusión 12.ª quedó aprobada por mayoría, y también la 13.ª, siéndolo por unanimidad la 14.ª y 15.ª

Las conclusiones aprobadas fueron las siguientes:

1.ª Atendidos los objetos naturales é industriales que se producen y que se consumen en la Península y en las posesiones españolas del Golfo de Guinea, existe base natural para sostener entre estas y aquellas un comercio de importación y de exportación por valor de algunos centenares de millones de reales al año.

2.ª Para que ese comercio pueda iniciarse y desenvolverse, es indispensable que se dé á los navieros la seguridad de haber quedado sin efecto el tratado celebrado en 1835 entre España é Inglaterra para la represión del tráfico negrero, sea porque el Gobierno lo considere caído en desuso, por falta de objeto, á consecuencia de la ley de 13 de Febrero de 1880, sea porque lo denuncie al Gobierno inglés, si viere necesaria la revisión, tan pronto como quede extinguido en Cuba el estado de patronato.

3.ª La colonización de estas posesiones conviene que sea blanca, de canarios y azorianos principalmente; mas para prepararla, debe fomentarse la emigración de cubanos negros, labradores y artesanos, á Fernando Póo y Cabo San Juan, y á los que se hallan actualmemte deportados en aquella isla, unirles sus familias, trasportándolas por cuenta del Estado.

4.ª La explotación de Fernando Póo y posesiones anejas debe abarcar tres períodos: 1.º cría de ganados en las praderías elevadas y corta de maderas en la región marítima; 2.º agricultura extensiva, cultivando principalmente cereales en las zonas altas; 3.º agricultura intensiva, para la producción de café, cacao, azúcar, algodón, tabaco y demás géneros ultramarinos en la región marítima y en la intermedia.

5.ª Para hacer posible esta explotación, es urgente construir muelles y abrir caminos carreteros, que atraviesen la isla de Fernando Póo, y que en el continente pongan en comunicación la costa con las sierras más inmediatas del interior.

6.ª Para iniciar en poco tiempo una corriente comercial entre España y el Golfo de Guinea, debe establecerse una línea de vapores con subvención del Estado.

7.ª En el caso de que el Gobierno crea deber seguir sub-

vencionando misiones religiosas en las posesiones españolas del Golfo de Guinea, conviene que se instalen inmediatamente en la frontera del Gabón y Cabo San Juan, y que atiendan por lo pronto á las del continente más que á las de las islas de Fernando Póo y anejas; y en todo caso, debe imponerles como condición que obren por modo de colonización agrícola, al igual de las misiones españolas de Australia, sin perjuicio de que empleen además los medios auxiliares de la predicación y la enseñanza de las primeras letras.

8.ª Conviene establecer en Annobón una penitenciaría con penados que hayan dado señales ciertas de arrepentimiento y enmienda, y dedicarlos, según sistema, á desarrollar las obras públicas y auxiliar la colonización libre en las demás posesiones españolas del Golfo de Guinea.

9.ª Es indispensable mantener en Fernando Póo un cañonero del tipo *Salamandra*, ó en su defecto, una goleta de 80 caballos, disminuida su tripulación en un tercio, y además, un crucero de 250 á 300 caballos que proteja la navegación en aquellos mares.

10.ª Es urgente instalar destacamentos militares en uno de los islotes Elobey, y en los límites extremos de la parte de tierra firme que en dicho Golfo corresponde á España.

11.ª Para propagar el conocimiento de las condiciones sanitarias, comerciales, agrícolas y demás de aquellas posesiones, conviene que se dé inmediato cumplimiento á la real orden que dispuso la impresión de la gran obra inédita de D. Julian Pellón y Rodriguez, existente en el Ministerio de Ultramar.

12.ª Por este mismo Ministerio debe resolverse favorablemente y con urgencia el proyecto de exploración presentado por el viajero D. Manuel Iradier y recomendado por la Sociedad Geográfica.

13.ª Los gastos de administración, gobierno y fomento oficial de Fernando Póo y posesiones anejas, deben incluirse en el mismo presupuesto y en el mismo capítulo que los de las posesiones españolas del Norte de Marruecos.

14.ª Conviene que España posea factorías comerciales en

las costas del mar Rojo, africana y árabiga, y que su Gobierno establezca representantes consulares en varios puntos de ella, á fin de que protejan nuestros intereses y sirvan de punto de apoyo en nuestra ruta con las Filipinas y el extremo Oriente.

15.ª Conviene que el Gobierno preste su apoyo moral á la *Sociedad hispano-arábigo-africana*, y cualquier otra análoga que, como ésta, se proponga entablar relaciones mercantiles en las costas del mar Rojo.

El Sr. **Presidente** Carvajal): Se va á dar lectura del tema de la sesión de hoy.

El Sr. **Secretario** (Ferreiro): Leyó el siguiente

TEMA.

Ventajas ó inconvenientes de la emigración española; medios de dirigirla adonde favorezca los intereses de España.
Sistemas usuales de colonización, etc., en países salvajes; colonización por compañías, etc.

El Sr. **Presidente** (Carvajal): El Sr. Figuerola tiene la palabra.

El Sr. **Figuerola:** Señores: la dificultad que ha tenido la imprenta para repartir mi dictámen me obliga á molestar la atención del Congreso leyéndolo cuando podian haberlo leido cada uno de los circunstantes. (Leyó).

Fenómeno constante de todos los siglos y de todos los pueblos, es el que registra la historia respecto á emigraciones. La falta de capital en forma de provisiones ó de instrumentos de trabajo, obliga á las familias y pueblos primitivos á cambiar de localidad, aun teniendo afección al hogar en que nacimos. La extinción de la caza ó pesca, la escasez de pastos para los ganados, la esterilidad de la tierra por continuadas sequías ó por extremada abundancia de aguas, hace abandonar una región, áun cuando de antiguo los habitantes hubiesen tomado asiento en ella con las artes de la labranza, que multiplican los pobladores, con mayor energía que en la vida nómada de los cazadores ó pastores. La simple afirmación de estos hechos es de tal evidencia, que considero innecesario acompañarlos de demostración, abundantemente provista por la historia, privándome de engalanar este escrito con elocuentes citas desde Abraham y Lot en los libros sagrados, hasta nuestros días, por el perfecto conocimiento que de ellos tiene el ilustre auditorio á quien me dirijo.

El exceso de población que la fertilidad de la tierra produce, llevado á su mayor límite, por razón opuesta, presenta idéntico resultado, empujando las generaciones á desparramarse, salvando las fronteras del país natal, sobre comarcas no pobladas todavía ú ocupadas por gentes más débiles ó menos numerosas. Toman entonces las emigraciones el carácter de *invasiones*

que causan el terror y el espanto de los indígenas invadidos. Así se explica la sucesiva oleada de diversas tribus y naciones que desde dos siglos antes de Jesucristo hasta cinco siglos después vinieron á caer sobre la Europa meridional como plaga devastadora.

Por motivos políticos y religiosos registran las crónicas emigraciones que en el momento de verificarlas procuran justificarse, si son impuestas á los vencidos, bajo el nombre de *expulsiones*, como las de moriscos y judíos en España, ó revocación del edicto de Nantes en Francia, y cuando esto sucede, cuando tal calamidad acontece, por solo el cambio de la palabra, queda velada la idea de emigración. A las veces sin decretar el vencedor la expulsión, voluntariamente se la imponen los que quieren conservar á todo trance intacta y firme su creencia política ó religiosa. No tienen otro orígen muchos Estados del Norte América, entre ellos el de Pensilvania, que ha servido de base y modelo á aquel gran pueblo y al portentoso desarrollo de inmigración fecunda que hacia allí se dirige, diametralmente opuesta en su marcha y consecuencias á las invasiones destructoras de pasados tiempos, siendo así que no pueden sumar todas ellas los 12 millones de hombres que desde el Norte de Europa se han trasladado al Norte América en el presente siglo.

Hágase á la palabra *emigración* sinónima de *colonización*, y el hecho se considera conveniente, fecundo, y la metrópoli de donde parten los colonos mira á estos como hijos predilectos que van á extender los confines de la nacionalidad, sus usos, leyes, costumbres, idioma, y crear mercados donde tengan segura venta los productos de la madre patria, trayendo en cambio preciados frutos coloniales. Entonces el interés egoista de la metrópoli, no sólo no repara en el número de hijos de que se desprende para aquellas regiones nuevamente conquistadas, sino que con uno ú otro pretexto, no bastando á su codicia el trabajo de los indígenas, proclama, aplaude y fomenta la inícua inmigración de esclavos, y cuando esta, execrada por todo el mundo civilizado, es abolida, se considera aceptable y admirable la inmigración de chinos ó coolíes contratados

por plazos y formas, que constituyen una servidumbre rayana con la esclavitud.

Estos hechos generales vénse reproducidos en menor escala dentro de cada nación, y bien puede asegurarse que las fronteras locales ó provinciales son traspuestas uno y otro día, obedeciendo á la misma ley que la entrada ó salida de las fronteras nacionales. Si una masa de trabajadores ve cerrada la manufactura donde prestaban servicio, porque no se conciertan en la fijación del salario con el jefe ó director, emigra de la localidad, para buscar trabajo allí donde hay probabilidad de que sea solicitado y remunerado. Una calamidad, como incendio, inundación ó sequía, hace alejar las gentes del territorio hacia otros más afortunados y ricos, y á nadie se le ocurre evitar, contener ó censurar semejante emigración, temporal ó permanente.

Por el contrario, cuando hay falta de brazos para alguna obra pública, como un canal ó ferrocarril, ó partes importantes de los mismos, como túneles y puentes de vastas proporciones, entonces se estimula la inmigración con anuncios de salario crecido, rebajas de trasportes, alojamiento barato y toda suerte de facilidades; ¿quién negará que la emigración en unos puntos é inmigración en otros de una misma nación establece una compensación y ley de equilibrio entre el capital y el trabajo, tan lógica y racional para los centros que se despueblan como para los que aumentan en población?

Pues si estos fenómenos son constantes y obedecen á relaciones humanas invariables en su aparición; si la necesidad, si el hambre señalan derroteros por donde la vida individual y colectiva marcha indefectiblemente; si la ley de Malthus, expresando que está condenado á perecer quien no tiene cubierto en el banquete de la vida, es fórmula concreta que tiene demostración continuada; carece de sentido práctico buscar expedientes, proponer remedios ó dictar leyes que pongan barreras á la corriente de la emigración.

Veamos la cuestión bajo el aspecto jurídico.

La libertad de locomoción es un derecho que nace de la misma naturaleza del hombre, y es un deber de su parte, no

solo para el ejercicio gimnástico que contribuye á la conservación de su cuerpo, sino también porque con ella tiene que proveer á su subsistencia. Secuestrar el hombre, encarcelarlo, solo puede tener por objeto el cumplimiento de una pena legalmente impuesta, ó librar á los demás de daños que puede causar el que se halla privado de la razón. Allí donde existe la triste necesidad ó el regio capricho de sostener grandes masas armadas, podrá exigirse y se impone la prestación personal de servicio para el ejército y marina. Fuera de estos casos, no puede privarse á nadie de trasladarse donde quiera ó le convenga en todo el ámbito del mundo. Hoy el derecho tiene demostración práctica más perentoria por las facilidades que el ferrocarril y el buque de vapor procuran, excitando al más apegado al suelo á agrandar su horizonte racional, cual decia el poeta antiguo, de los que habian visto las costumbres de muchos hombres y muchas ciudades, como manantial abundante de experiencia, de que carecen los que han permanecido siempre sin salir de los patrios lares.

¿De dónde procede la limitación egoista que en interés nacional determinado se intenta poner al derecho de locomoción? Ciertamente la nación que ve emigrar á sus hijos pierde en fuerza, actividad y riqueza, porque el hombre es el creador del capital. Es por tanto, una exportación de capital y trabajo la emigración, y arbitrando remedios, el empirismo cree hallarlos en los efectos, sin remontar á las causas. Demostración elocuente dan de ello Irlanda y muchos Estados de Alemania que nos ofrecen experiencia contemporánea. Después de la terrible hambre de Irlanda en 1845, que mermó la población en una cuarta parte, verifícase allí el Exodo ó emigración hacia los Estados-Unidos del Norte América, y la muerte y la emigración redujeron los pobladores de Irlanda desde 8 á 5 millones de habitantes. Despoblación análoga y tan numerosa presenta el Norte de Alemania, contándose hoy en los Estados-Unidos 3 millones de irlandeses y 3 de alemanes, y cuando tales masas de emigrantes dicen adiós á su patria, para buscar suerte mejor que la que tienen en ella, es que las leyes de su país natal no corresponden á la realidad de la vida,

ni les proveen de condiciones de existencia. Recientes están las leyes agrarias que el Parlamento inglés se ha visto precisado á dictar para suavizar la suerte de los colonos y jornaleros de campo en Irlanda; luego la ley que regía la propiedad en aquel territorio era la causa eficiente de la emigración, y en vano hubiese sido atajarla, ante los horrores del hambre y la muerte. En cambio los Estados-Unidos, dando facilidades para la adquisición de tierras, convirtiendo en propietarios á los proletarios europeos, dignificando su condición, haciéndolos ciudadanos de la nueva patria en breve plazo, han estimulado la emigración y multiplicación de sus habitantes que hoy ascienden á 50 millones, cuando sólo eran 5 al principio de este siglo.

Análogo ejemplo, aunque en sus proporciones no aparezca tan portentoso, nos ofrece España en esta centuria, para desarrollar la población y mantenerla dentro de la Península, sin excitar en gran manera la emigración. Si las malas leyes la fomentan y provocan, la abolición de las leyes opuestas al estado social contemporáneo, evitan la emigración. La desaparición de los señoríos y mayorazgos, la desamortización civil y eclesiástica y la abolición del diezmo han sido causa fecunda de trabajo, que ha arraigado y multiplicado los pobladores, aumentando 7 millones de españoles en el decurso del siglo, á pesar de las guerras que se han sucedido desde 1808 y las hambres de 1811 y 1868. Con ello se demuestra que las leyes, buenas ó malas, ejercen una acción directa sobre la emigración ó inmigración, sobre el crecimiento ó enrarecimiento del número de habitantes, aunque por dichas leyes no se cierre la puerta de salida de un territorio ó se provoque la entrada, se censure el celibato ó se premie al padre de doce hijos. Sean las leyes conformes al principio innato de justicia, respétese el derecho que todo hombre tiene de ir y venir por el ámbito de nuestro planeta y la emigración seguirá su corriente ó se remansará, hasta alcanzar el nivel de población que un país pueda contener, segun su grado de cultura.

¿Debe el Gobierno dirigir la emigración adonde favorezca los intereses de España? ¿Qué ventajas ó inconvenientes ofrece la emigración española?

No es atribución de los Gobiernos dirigir los pasos de los hombres, sino garantizarles el libre uso de su derecho de locomoción; pero puede todo Gobierno dirigir la emigración favorable á los intereses de España respecto á las personas que tiene bajo su tutela. Dos categorías de infelices tiene todo Gobierno bajo su dirección: los expósitos y los penados.

Respecto á los expósitos que vegetan y mueren en los asilos de Beneficencia, la emigración puede dignificarlos, darles nombre, crear familia, propiedad, salud, y poblar nuevas regiones con gente agradecida que bendiga la patria que les dió una existencia oscura y los eleva á la condición de ciudadanos útiles y respetados. Cuanto se haga en este sentido, trasplantando jóvenes de ambos sexos á las posesiones ultramarinas, será un bien inmenso para la metrópoli y para los territorios donde tomen asiento.

La emigración de penados ó formación de colonias penitenciarias está definitivamente condenada por la ciencia y la experiencia. La ciencia indica que la relegación, ó es un aumento de pena sobre la impuesta por los tribunales, ó es una diminución de la misma pena por la libertad que gozan en la colonia los criminales más empedernidos, mientras que sufren el régimen de reclusión los que tienen impuesto menor castigo. Los hechos hablan elocuentemente contra la exportación de séres rebeldes á toda enmienda y que van á corromper los nuevos territorios, antes que ellos alcancen mejoría moral que los rehabilite. Todas las colonias han rechazado tan funesta especie de inmigrantes, y los Gobiernos europeos debieron resignarse á fundar nuevos establecimientos penitenciarios, en el propio país metropolitano, por no tener donde arrojar la sentina de la sociedad.

Juzgar la colonización por los efectos inmediatos que produce en un lugar ó época determinada, es error manifiesto y sólo conduce á sacar consecuencias parciales que presentan doble aspecto al aquilatarlas y parangonarlas, según el punto de vista ó el siglo desde donde se observen ó juzguen. El descubrimiento de América fué glorioso timbre de los Reyes Católicos, y funesto don para Castilla que vió despoblados sus terri-

torios por los que iban á buscar un mayorazgo en Indias. En el siglo xv, España y Francia, con superficie casi igual, tenían tambien población numéricamente igual: tres siglos después, Francia, nación continental, cuenta 36 millones de habitantes, y sólo 17 la Península, nación colonizadora. Luégo la emigración española á las Indias occidentales, apreciada por la despoblación causada en la metrópoli en los siglos xvi, xvii y xviii, no puede menos de considerarse fatal para ella, cuanto ventajosa para la vasta región americana, que hoy cuenta 29 millones de habitantes en diez y seis naciones distintas, que tienen común origen y hablan la lengua de Castilla. Si juzgamos ahora desde otro punto de vista las consecuencias producidas después de tres siglos por el espíritu emprendedor y aventurero de los españoles, poblando nuevas tierras y surcando todos los mares, la colonización que fué fatal á Castilla, mirada desde el siglo xv, es hoy favorable á España para sus relaciones internacionales, por la identidad de usos y costumbres entre los descendientes de un mismo tronco y por la propagación del habla castellana, como instrumento de comunicación entre los hombres civilizados. Es muy de notar esta circuntancia en la unificación á que tienden los idiomas y reducción sucesiva de naciones que mueren y dialectos que se extinguen. El idioma inglés es hablado hoy en día por 100 millones de hombres, por 85 el ruso, por 55 el alemán, 53 el español y 50 el francés. El espíritu poco colonizador de alemanes y franceses conduce naturalmente á la cultura del inglés y el español, como lenguas del comercio marítimo, y el ruso para el terrestre de las vastas mesetas centrales del Asia. Por sus frutos, la colonización española debe ser juzgada, y hoy, al través de los siglos, ofrece esta consecuencia indeclinable; en la dirección de Oriente á Occidente que, desde que hay historia escrita, muestra la humanidad en el camino de las emigraciones, España, trasponiendo el Atlántico, deja al pié de los Andes fecunda semilla de su existencia pasada y vasta multiplicación en el porvenir. No hay, por consiguiente, que blasfemar ni maldecir las emigraciones ó colonizaciones, y los hechos parciales que de cuando en

cuando son la expresión del quejido de emigrantes engañados ó comarcas despobladas, no deben confundirse nunca con el principio general á que la emigración obedece. Los abusos que se cometan en el enganche, trasporte ó llegada de emigrados, prueban únicamente que las condiciones de un contrato han sido mal planteadas ó violadas, y que el derecho ó la equidad deben suplir los defectos de la contratación, pero no para anular la contratación: sólo sirve para probar el perfecto derecho que tiene el que se resuelve á emigrar para verificarlo, sin que un tercero, sea el Estado ó un particular, pueda anular ó destruir semejante derecho.

Como conclusión de este trabajo, presento las proposiciones siguientes:

1.ª La emigración es un hecho constante de la humanidad que no puede ser atajado ni impedido por ningún medio empírico de efecto pasajero é inseguro.

2.ª El derecho de ir y venir, de entrar y salir de una nación, de importar ó exportar el capital y el trabajo, no está limitado en ningún pueblo culto, sino respecto á los criminales que sufren una pena, á los locos secuestrados en manicomios, ó por el servicio militar ó marítimo en los plazos á que se obliga á prestarlo á la juventud de cada nación.

3.ª Los Gobiernos no deben atribuirse el derecho de dirigir las emigraciones; solo pueden estimular el espíritu público con la difusión y propagación de noticias que procuren sus agentes en extraños territorrios y hacer respetar el derecho de los nacionales que en otras naciones funden factorías, establecimientos comerciales ó colonias.

4.ª La creación de colonias penitenciarias en puntos lejanos de la metrópoli, debe ser absolutamente condenada como funesta bajo todos sus aspectos.

La colonización oficial sólo puede ser ejercida provechosamente para los que están bajo la tutela del Estado como los expósitos y en beneficio del Estado mismo, con manifiesta ventaja de la región donde fueren trasportados los colonos. *(Aplausos)*.

El Sr. **Presidente** (Carvajal): Los señores que tengan que

hacer observaciones acerca del tema 3.° tendrán la bondad de pasar al paraninfo viejo, donde les espera la comisión de conclusiones.

El Sr. D. Rafael María de Labra va á leer su ponencia sobre los sistemas usuales de colonización etc., que forma la segunda parte del tema de la sesión de hoy.

El Sr. **Labra** (D. Rafael María de): Señores, tengo esta tarde que repetir mis excusas del otro día y aun que aumentarlas, puesto que siendo el deber de los ponentes de estos temas formular por escrito su parecer, y habiéndose de comunicar con cierta anterioridad á los señores del Congreso para que puedan debatir el asunto y examinarle con toda detención, yo no he podido hacerlo, y viéndome ahora en la obligación ineludible de dar cierta concreción á mis ideas y sobre todo á los puntos que se han de someter á la discusión de las personas aquí congregadas, tengo que recurrir á un término medio de lectura y oración, recomendándome á vuestra benevolencia.

El asunto sometido en este instante á la deliberación de este cuerpo, es el relativo á la colonización, sobre todo á la colonización en sus relaciones con los pueblos ó razas salvajes. Sobre esta cuestión, lo primero que hay que afirmar es que aun cuando la colonización pueda obedecer á razones particulares y de momento, á fines distintos, unos de política trascendental y otros pasajeros, ó á intereses también accidentales, lo que caracteriza ciertamente, lo que está en el espíritu y en la entraña de la colonización, es un sentido esencialmente humanitario. Sin duda alguna en el curso de la historia se ha colonizado por muy diversas maneras y motivos muy contrarios. Cuando los pueblos han necesitado dar salida y empleo al exceso de población; cuando por encontrarse repletos sus mercados han necesitado buscar otros nuevos para colocar sus productos y, con este apoyo y auxilio, procurar nuevo desarrollo á la industria; y cuando, á las veces, las revueltas, las agitaciones de los tiempos, sobre todo en estos en que las ideas políticas viene verificando una trasformación grande, tienen inquietos á los Gobiernos y es tremenda también la intranquilidad en la sociedad, en estos casos, los Go-

biernos creen importante llamar la atención de sus súbditos por medio de empresas comerciales, y sobre todo por medio de empresas guerreras, y lleva á esas gentes al son de trompetas y clarines, á descubrir nuevos pueblos y las hace entrar por una bandera de compromisos que las mantienen lejos de la patria: en la inteligencia de que los que sostienen esos compromisos, no van por su empeño, sino que el núcleo lo constituyen las clases más desheredadas ó los que tienen la gloria de las armas que siempre en algunos países es gloria por todos conceptos. *(Muy bien; muy bien.)*

Pero sobre todos estos motivos que pueden ser justificados, que están perfectamente abonados por razón de política y de los tiempos, lo que queda de fondo y de serio en esto de la colonización de un pueblo, es la obra de su exteriorización, el modo de llevar su espíritu, sus ideas, sus costumbres á lejanos países, á apartadas regiones; la relación entre los pueblos incultos y los pueblos adelantados; el traspaso de la antorcha de la civilización, que de unas á otras sociedades viene recogiendo y trasladando esta primera idea, senda, norte y camino de aquellos pueblos verdaderamente libres, que tienen la genuina representación de los pueblos cultos y están llamados á desempeñar un gran papel en la historia.

De manera que sobre los intereses comerciales, sobre los intereses económicos ó industriales, sobre los intereses momentáneos de la política, ved siempre—en la historia se demuestra y aún en la de nuestros mismos tiempos se patentiza—ved siempre en este empeño de la colonización, una verdadera tendencia humanitaria respondiendo de manera distinta, pues conforme en los tiempos novísimos este empeño de exteriorización se desarrolla, al propio tiempo que se equilibra el derecho, se forma la conquista religiosa.

De aquí viene otra conclusión; si es respetable, si puede ser simpática y merece todo género de aplausos una colonización en pueblos, en comarcas desconocidas y aun en dominios y pueblos próximos un poco atrasados, se patentiza más esta obra humanitaria, é inspira mayores simpatías, cuando se trata de pueblos incultos ó atrasados; y de ahí este empeño

característico que representa en la colonización un momento de la suprema cultura de los pueblos.

No están llamados á realizar la obra de la colonización mas que aquellos pueblos que pudiéramos llamar directores y sólo pueden efectuarla en el momento en que han llegado á una gran síntesis de desarrollo en su civilización: es decir, cuando presentan señales de que tienen exuberante vida propia, de que tienen acción viril y derecho perfecto á entrar en el concierto de los pueblos cultos y á representar algo que trascienda en el órden moral. Por eso nuestra patria ha tenido una alta representación; por eso España ha sido uno de los primeros pueblos colonizadores, porque ha realizado la empresa de llevar á otras regiones su espíritu, su tradición, su sangre, su carne, todo cuanto constituye la idea y el principio de cultura, de una manera análoga á lo que realizaba Portugal; de cierto modo en contraposición ó con una dirección distinta que Inglaterra, y en perfecta oposición á la manera cómo, por tendencia y costumbre, Francia é Italia encauzan hoy la colonización; pero en cambio grandemente apetecida, porque parte de la idea y del principio de dar á los pueblos que ocupa las instituciones de su patria.

Aquí tiene su lugar una pregunta que se hace y es esta; la obra de la colonización ¿es un fin verdaderamente social y debe realizarla la sociedad por sí espontáneamente, ó por el contrario, debe ser considerada como una obra propia y exclusiva de los Gobiernos? La colonización ¿es un fin del Estado, ó por el contrario, es una determinación libre de la actividad social? Hoy, los problemas sociales y políticos ó económicos, no se plantean ya partiendo de ese dualismo ó antagonismo absoluto, porque sólo en los libros viejos pueden hallarse los problemas del socialismo y del individualismo y la especulación de Gobiernos, y no pueden nunca estar inspirados en el exclusivismo de escuela. Así es, que si puede afirmarse que no es fin del Estado la colonización, y es por tanto necesario combatir todo empeño de colonización dirigida, excitada, provocada ó planteada por el Estado, por el Gobierno; de la propia manera tiene que aceptarse, que cuando los particulares

realizan esta obra de exteriorización, cuando se crean colonias ó compañías de carácter puramente mercantil, ó aun de propaganda, y se hace bajo la bandera de la patria reclamando su protección y su soberanía, desde ese instante entra la intervención directa del Estado, ¿para qué? para asegurar en aquellos países todos los principios del orden puramente jurídico, dejando campo para el desarrollo completo de la vida interior, en el punto de vista mercantil y social, á los intereses y principios de las sociedades que la formaron.

De aquí se viene á una idea perfectamente incompatible con la noción del estado en los tiempos modernos, con los compromisos generales del actual desarrollo mercantil y político y es la de las antiguas sociedades ó compañías mercantiles, que determinaron el estado de la India y de las colonias holandesas, que hoy mismo están abandonándonos sus principios, de todas las maneras imaginables, porque al fin y al cabo (como con grandísima discreción dijo un digno individuo de este Congreso, en la sesión de ayer ó antes de ayer), es necesario no confundirse cuando uno oye, que tal ó cual entidad ó compañía mercantil, se registra en Inglaterra, creyendo que vuelven á revivir aquellas antiguas compañías de odiosa memoria. No; créanse las compañías con un carácter puramente particular; van á establecerse á otros países, donde tropiezan con salvajes ó pueblos incultos y llevan á ellos la necesidad y el organismo de sus relaciones puramente económicas y mercantiles. Pero en el punto y hora en que se crea una entidad jurídica, allí brota necesariamente la autoridad de la metrópoli. Y ¿para qué? Para imponer los principios generales de derecho y no consentir de modo alguno que sean estos traspasados por la codicia ó por el interés mercantil; para velar por que las instituciones de carácter jurídico, estén siempre inspiradas en principios progresivos, que caractericen la colonización, y por último, para determinar una línea de conducta en el órden político, en cuya virtud se vean aquellos pueblos educados ó traidos á la civilización; primero por medio del ahorro del tiempo y de los ensayos que tanto han costado en épocas antiguas, para gozar de la civilización, y segundo, para

entrar en la vida puramente nacional, que lleva el espíritu práctico, el carácter propio de la madre patria.

De aquí resulta que los Gobiernos podrán consentir que las colonias estén establecidas en aquellos países, con arreglo al respeto, consideración ó tradición que tengan con las instituciones puramente locales, que es necesario acatar, aun dado el atraso en que esos pueblos se encuentran; pero jamás reconocer y sancionar aquellos principios contrarios á la civilización, aquellos principios que niegan el reconocimiento de la libertad civil. Por tanto, será absolutamente imposible, que un Estado sancione, ni tolere por razones de momento, ni la esclavitud, ni la intolerancia religiosa, ni aquellos principios de absolutismo, ni los contrarios al carácter propio y particular de la metrópoli, que lleva su espíritu y su sangre á la colonización. Porque no olvidéis que en esta obra de la colonización, hay siempre que tener en cuenta que lo que la metrópoli hace respecto de las colonias, es llevar sus instituciones, su interés, su carácter, desarrollándolos en nuevos centros; pero luego vuelve la reacción que produce estos intereses de civilización, sobre el espíritu de la madre patria, siendo perfectamente cierto, que los errores que pueda cometer la metrópoli con la colonia, esta se los devuelve con creces y que los grandes vicios y virtudes de la colonia, para con la metrópoli, viene aquella á recibirlos por la fuerza y retroceso natural de las ideas y de las costumbres. *(Muy bien, muy bien.)*

Punto es este, á mi juicio, en que es necesario llamar mucho la atención de todas las personas que se dedican á este estudio, máxime en estos instantes, en que como saben los que me escuchan, hay como un avivamiento en todo el mundo antiguo ó culto, respecto á las ideas de la colonización. Ellas son ahora la materia de casi todas las conversaciones, é influyen de una manera muy directa en la vida política francesa, constituyendo también una atención preferente en Inglaterra, por parte de todos los hombres serios que se dedican al estudio de estas grandes cuestiones de Estado; y aquí en nuestra misma patria, por este amor que toma viveza en este instante, respecto al litoral de África, vuelve á plantearse el

problema de la colonización, no de la manera especialísima, bajo el punto de vista del sentido histórico en que se planteó la de nuestras posesiones de las provincias de Ultramar, sino de una manera análoga á como podría presentarse cuando se tratara de colonizar pueblos verdaderamente nuevos ó salvajes. Si yo hubiera de dar alguna fórmula para terminar estas brevísimas palabras, que no son más que indicaciones respecto á los asuntos que aquí se van á discutir; si yo hubiera de recomendar al Congreso que apoyase con su alta autoridad alguna solución colonizadora, me permitiría recordar nuestras Leyes de Indias. Es costumbre hablar de este código y yo tengo la convicción íntima de que las nueve décimas partes de las personas que le citan no le han leído.

Se presentan de ordinario y se habla de las Leyes de Indias, como se habla de las Partidas, del Fuero Juzgo ó de cualquiera otro de estos grandes monumentos; bajo el punto de vista puramente patriótico. Nos parece bien que en un período oratorio se invoquen las Leyes de Indias, como se invoca á Calderón, Lope, Cervántes ó cualquiera de estas grandes representaciones históricas; y así debemos entenderlo la mayor parte de las veces, porque se da el caso de que hombres de escuelas políticas perfectamente diferentes y de sentidos perfectamente encontrados en el orden de la política colonial, invoquen de la propia suerte aquel código de Indias, que realmente tiene soluciones para unos, pero para otros es perfectamente contrario.

Tengo por cierto que á una buena parte de las personas que me prestan atención en este momento, conociendo mi representación política y los compromisos que me caracterizan en la vida general de la política, les extrañará grandemente que yo, tozudo autonomista, insistente en esta solución salvadora, me encuentre como desvanecido por todos los esplendores del régimen canadense ó de la Australia en sus últimos destellos históricos, y sin embargo venga aquí á sostener el espíritu de estas Leyes de Indias que generalmente se tienen como representación perfecta de los que opinan de una manera radicalmente opuesta á la mía; y es que esto no se

medita bien, y por el cambio de las palabras y de las ideas de la política, se toman generalmente los nombres encontrados y lo que cada cual representa, resultando de aquí que se tiene por asimilistas á los que no son partidarios de la asimilación, y aparecen un poco autonomistas los que por muchos puntos rechazan la autonomía en el sentido de un verdadero quebrantamiento y disolución de los vínculos que une á las colonias con la madre patria.

Al fin y al cabo las leyes de Indias tienen ese carácter, y yo las recomiendo en este instante sin reservas de ningún género. Cuando el concepto del Estado es hoy distinto, cuando el concepto de libertad ó forma religiosa es opuesto, cuando también lo es el concepto de libertad ecónomica, comparado con el de aquellas leyes, realmente no podría autorizarse esto sino como una verdadera exageración para producir efecto ó como un fin estratégico en el movimiento político. Pero tomemos el espíritu de estas mismas leyes en relación con su tiempo, dada la noción del Estado, de la libertad religiosa, y de la libertad económica y de comercio; ¿y qué resulta? Que nuestras leyes de Indias se dirigían á un fin, que era realizar la obra de la asimilación solo para los Indios, porque á nuestros legisladores nunca se les ocurrió que los españoles que iban á América hubieran de tener menos derechos políticos, ni civiles que los de la metrópoli: gozaban absolutamente los mismos, y no había que hacer asimilación de ninguna especie; pertenecían á la misma raza, tenían la misma cultura y condiciones. De suerte que esta teoría moderna, en cuya virtud se forma el principio de asimilación, constituyendo una diferencia sustancial en el ejercicio y goce de los derechos políticos, y unos tienen más y otros tienen menos, es un concepto completamente equivocado que nunca tuvieron nuestros legisladores de Indias, y que era perfectamente contrario al ideal del Estado que caracterizó todo el movimiento jurídico español de los siglos XVI y XVII.

Formaban los indios una raza distinta, de costumbres diversas é instituciones algunas opuestas á las nuestras y se aplicaba este criterio de asimilación creándose allí, mediante

aquellas sabias leyes, las instituciones de la vida municipal y trayendo al goce perfecto de los derechos á aquellos que se encontraban en condiciones de inferioridad con respecto á la raza directora.

Creed que esto habría producido la plenitud de sus resultados, si no hubiese seguido á nuestras Leyes de Indias aquel sistema colonial que tuvo períodos de decadencia en el siglo XVII y principios del XVIII. Si hubiesen tenido desarrollo los dos puntos señalados, por ejemplo, en el Código inmortal y en la ordenanza de Intendentes por uno de los hombres más grandes que ha tenido España á fines del siglo pasado, (y respecto del cual nadie ha dicho una palabra) el ilustre Marqués de la Sonora; si este progreso que hoy vemos en la India inglesa, se hubiera realizado en nuestro país, en lugar de tener una raza dominadora y debajo de ella un número de hombres en estado de salvajes ó idiotas, tendríamos una raza y un pueblo perfectamente identificados, con rumbo diferente según su genial carácter, pero dando tono y sentido á la familia española en aquellos países. Esto mismo, bajo las nuevas formas de los tiempos, es lo que va dominando en la época moderna.

Esta legislación inglesa, que amaneció en un sentido radicalmente opuesto al sentido español, notad de qué suerte se va modificando, se va trasformando en las Indias; de qué manera va llevando Inglaterra á aquellos países hasta el último adelantamiento del suyo; de qué manera ha llevado á cabo la implantación de los Códigos; de qué manera ha establecido el régimen representativo; cómo ha llevado allí el jurado y traído todos aquellos hombres nacidos en raza inferior, al goce de los derechos políticos, en la forma más perfectamente clara, en todo lo que se refiere á la organización del Estado en su última determinación, que solo es propia de los pueblos cultos. Pues esto es lo que hace Inglaterra; esto es lo que hay que hacer.

En cambio, cuando en otro país extranjero se toma un rumbo análogo dentro del mismo sentido que Inglaterra, como Holanda que ha perseverado con intermitencias en la antigua

política de separación absoluta entre la metrópoli y la colonia, y creído que las razas inferiores están destinadas á una administración, á una tutela eterna, sin hacerlas partícipes de esas instituciones, lo que resulta es que aquella obra colonial se desploma, como está sucediendo actualmente; que así como hasta poco ha, los productos del tesoro y las riquezas de Java, eran un sobrante análogo á los ilusorios sobrantes del situado de Méjico y de nuestras Antillas que venían á engrosar el presupuesto de la metrópoli, así también en este instante ha producido el déficit de Java, un déficit considerable en Holanda, y en este momento preocupa á los hombres de verdadero criterio y sentido político, cómo el estado financiero de las Indias holandesas puede producir nada menos que la bancarrota del Tesoro público de aquel país.

Por el contrario, surge el sentido de Inglaterra y estos países se encuentran en un desarrollo grande y marcado, hasta la plenitud, no sólo de los derechos personales y de las garantías políticas, sino de la administración de su propio país, y tienen las garantías del derecho personal, el jurado, la libertad de imprenta, todo lo que constituye la elevación gradual y progresiva del gobierno de sus propios países, por medio de la ilustración y de la cultura.

Tal es, señores, el sentido que yo creo entrever en nuestras leyes, que podrán producir grandes resultados y que es necesario recomendar con calor, para que no se entienda que aquí, los entusiastas de las Leyes de Indias, no son más que los que sueñan todavía con los delirios del sistema colonial en la explotación de las Indias. ¡Errores de los tiempos! Nó; las Leyes de Indias hay que buscarlas en este espíritu de educación, de elevación de las razas inferiores, de la afirmación sistemática de que donde quiera que el español esté, debe gozar de todos los derechos que constituyen la ciudadanía. *(Muy bien, muy bien.)*

No sé si he precisado las ideas que surgen en mi mente, porque he tenido que hacerlo de una manera breve y sin preparación, y cuando uno tiene prisa, realmente la concreción de las conclusiones es muy difícil; por tanto, voy á permi-

tirme leer estas brevísimas conclusiones, como resultancia de las palabras que he pronunciado, sometiéndolas á la consideración del Congreso, no tanto para que sean base de una votación, cuanto para que sirvan de punto de referencia ó de partida á la discusión que aquí ha de sostenerse y en la cual yo tengo la seguridad de aprender mucho:

He aquí las conclusiones:

«Dictamen emitido por el ponente D. Rafael María de Labra sobre la segunda parte del tema 5.° «Sistemas usuales de colonización, etc.»

La colonización es una empresa de carácter esencialmente moral y humanitario, aun cuando en ella puedan influir como causas próximas y motivos transitorios, intereses políticos concretos, conveniencias comerciales y razones económicas determinadas por el exceso de población.

Por tanto, donde el empeño de la colonización reviste un más alto y simpático carácter y donde se patentiza mejor su mérito y la valía de sus diversos procedimientos, es en la colonización de países salvajes, encomendados necesariamente por la ley de la historia á la tutela de los pueblos cultos y directores.

El Estado no tiene como fin propio el de la colonización; pero le corresponde una gran vigilancia respecto de la corriente emigrante y colonizadora, y una vez establecida la colonia é izada la bandera nacional, le cumple el deber de asegurar su soberanía, mantener su jurisdicción y velar por que las instituciones coloniales de carácter público respondan al fin educador y progresivo que supone toda colonización.

Por tanto, el Congreso debe rechazar, á juicio del ponente que suscribe, la idea de las antiguas compañías mercantiles con carácter oficial ó con alcance jurídico, incompatible con la idea del Estado; de modo que estas compañías lo mismo que los individuos que por su cuenta toman el empeño de coloni-

zar, no pueden dar á su acción otro carácter que el de una empresa mercantil ó de pura propaganda.

Por más que sea aceptable la idea de transigir con los usos y costumbres de los pueblos salvajes para educarlos y mejorarlos, y aun cuando en ciertos casos sea preciso aceptar y dar forma á sus instituciones locales, de ninguna suerte, estas transaciones y conveniencias podrán llegar al punto de que un Estado culto sancione en aquellas comarcas instituciones radicalmente incompatibles con la civilización moderna, ni principios de todo en todo opuestos á los que dan carácter al modo de ser fundamental del pueblo colonizador.

Los fines de la colonización, son:

1.° Hacer partícipes á los pueblos incultos ó salvajes de los beneficios de la civilización, ahorrándoles el tiempo y los ensayos que han costado á los pueblos directores.

2.° Hacer entrar á esos pueblos atrasados, sin quitarles su toque original, en el concierto de las gentes que constituyen el mundo culto y que representa todo pueblo colonizador.

Es de rigor en esta colonización consagrar desde luego los derechos de la persona humana, fundamentar la libertad civil y por medio de graduales y sucesivas reformas, hacer entrar á las gentes incultas en el gobierno de la colonia, disminuyendo la metrópoli su acción sobre esta, á medida que la colonia se educa y prospera.

Entiendo que el Congreso debe ratificarse en la tradición colonizadora de las Leyes de Indias, modificadas en cuanto han variado los conceptos del Estado, de la libertad económica y la libertad religiosa; pero insistiendo en el sentido descentralizador, á la vez que asimilador, de aquellas leyes que, si por medio de la vida municipal, la identidad del derecho civil, el goce común del político y el avance gradual del indígena en la participación del carácter nacional, propendió á hacer españoles de los indios, en cambio por el reconocimiento de las leyes y prácticas locales quiso mantener la fuerza genial de los países y las energías de las localidades en cuanto lo permitían las preocupaciones ó las ideas de aquellos tiempos.

Tales son, señores del Congreso, las conclusiones ó temas

que yo me permito someter á vuestro debate.—RAFAEL M. DE LABRA.

Al propio tiempo, me felicito una vez más, por el carácter esencialmente civilizador, esencialmente patriótico que distingue á todas estas discusiones y tengo la esperanza de que de aquí saldrá una idea verdaderamente simpática para todos: que la obra de la colonización, bien sea perfeccionándola en Cuba y Puerto-Rico, bien dándola desarrollo considerable en Filipinas, bien intentándola en Marruecos y costas de África, valdrá más, mucho más que esas tentativas de intervención, en la política europea, de la cual no podríamos sacar sino las tristes glorias de humo y cañonazos, que han venido á producir donde quiera y siempre, grandes y positivas desgracias. He dicho. *(Aplausos prolongados.)*

El Sr. **Presidente** (Carvajal): Antes de proceder á la discusión de los puntos relativos á la colonización y sistemas actuales de colonización, la Mesa cree conveniente advertir á los señores delegados de provincias, que la reunión que debía celebrarse esta noche en los salones del Círculo de la Unión Mercantil, queda aplazada para mañana por la noche, también á la hora de las nueve y en el mismo local.

Tiene la palabra el Sr. D. Joaquín Maldonado Macanaz.

El Sr. **Maldonado Macanaz** (D. Joaquín): Señores socios del Congreso colonial y mercantil á quienes respetuosamente saludo: ya al término de nuestras tareas, tócanos discutir en esta sesión un punto de la mayor importancia, aquel que se refiere á la base ó tema 5.° de nuestro programa.

Comprende este tema como sabéis todos, dos puntos diversos: uno, el relativo á la emigración, acaba de ser tratado con tanta lucidez como profundidad, por el Sr. Figuerola, mi respetable maestro; y el otro punto, sistemas de colonización (tema que está planteado en términos en extremo vagos) ha sido también examinado con no ménos lucidez y profundidad, por el señor D. Rafael María de Labra. No conocía, puesto que no han sido distribuidos hasta el momento actual, ninguno de los dos discursos de los Sres. Figuerola y Labra y solo he podido enterarme somera y rápidamente de ellos. Sin embargo, me veo obli-

gado á hacer alguna observación respecto á los mismos, y con este objeto, suplicando al Congreso mercantil y colonial perdone la cortedad de mis medios y supla con su benevolencia lo que realmente me falta de pensamiento y de formas oratorias, voy á examinar las opiniones que acaban de emitirse, empezando por el segundo punto, del que se ha ocupado el Sr. Don Rafael María de Labra.

Decía, señores, que el tema, tal cual aparecía en el programa, era en extremo vago: parecía que se trataba desde luego, de la formación de colonias en países inhabitados y lejanos; pero el Sr. D. Rafael María de Labra ha elevado este tema y lo ha planteado en el terreno de los sistemas coloniales; y al levantarle, señores, ha incurrido—á mi modo de ver—en un error que es muy general en cuantos autores se ocupan de la colonización: en el error de confundir la civilización con la colonización, la parte con el todo. La civilización consiste en elevar un pueblo inculto al estado de prosperidad moral y material, hasta el nivel de otro pueblo que esté mucho más adelantado; y, señores, la colonización tiene principalmente un carácter económico, carácter mucho más reducido, que consiste en luchar con la naturaleza, á la cual el colono encuentra salvaje, improductiva y tiene que hacerla productora engendrando al mismo tiempo la población que de los frutos de la tierra se mantiene. De este error, que—como digo—es muy común en los autores que se ocupan de la colonización, el de confundir la civilización con la colonización, el todo y la parte, no puede menos de dimanar una consecuencia: la de que en el discurso del Sr. Labra se fundan consideraciones demasiado generales. Si después de todo, en este discurso se hubiera planteado clara y terminantemente la cuestión de los sistemas coloniales, hubiésemos podido entrar en el debate con perfecto conocimiento de causa; pero en la cuestión de los sistemas diversos de colonización, el Sr. D. Rafael María de Labra no ha hecho más que algunas indicaciones acerca del sistema español de la asimilación, considerándole precisamente en la historia de España en América.

Me extraña, señores.—y todos comprenderéis el fundamento

que tengo para ello—que perteneciendo el Sr. Labra á la escuela autonomista, que tiene principios fijos y que parte singularmente del principio de la especialidad, haya hecho aquí tan caluroso encomio de la asimilación; encomio perfectamente justificado, señores, porque el espíritu de nuestras leyes de Indias revela que desde el instante del descubrimiento y conquista de América, los Reyes Católicos y sus sucesores pusieron especial, constante empeño en llevar á América cuantas leyes é instituciones había en España. Pero el principio de la asimilación desde aquella época hasta la presente, hay que considerar, para perfectamente caracterizarle, que no podía llevar á América en aquel tiempo, ni el espíritu, ni las instituciones, ni las grandes reformas liberales que no existían en la Península; por lo tanto, para comparar bajo el aspecto de las instituciones liberales la historia de América con la de la Península hasta nuestros días, no es—á mi modo de ver—pertinente el examen de las leyes de Indias, y aun cuando así fuese, ¿no es, por ventura el principio de la escuela autonomista la especialidad? Si es el principio de la escuela autonomista la singularidad, si sus condiciones características han de ser las que determinen la forma de gobierno colonial, en este caso ¿cómo es que invoca la asimilación? Pero, señores, me voy extendiendo mucho y tenemos el tiempo muy limitado; además, la tarde está también para espirar y necesito ocuparme, siquiera sea someramente, de alguno de los puntos que ha tratado en su discurso el señor Figuerola.

Partiendo S. S. de las declaraciones del Congreso internacional de Beneficencia de Bruselas en el año 1856, ha hecho un gran elogio de la emigración; ha pedido para ella la libertad á que por muchos títulos tiene derecho, y la considera no precisamente como un derecho natural en el hombre, no como un derecho perfecto en el individuo, sino como un derecho tal, que debe ser respetado y no limitado en grande ni pequeña proporción por el Gobierno. Estoy conforme con este principio asentado por el Sr. Figuerola, pero debo hacer una observación, que consiste, en que la emigración ofrece caracteres muy

diversos y es de condiciones también muy distintas. Si se trata de la emigación libre, voluntaria, de la emigración compuesta de familias, el principio de libertad debe ser respetado sin restricciones; pero si se trata de otro género de emigración que es tanto ó más importante, que ha influido é influye todavía en las colonias contemporáneas; si se trata de la emigración contratada, en este caso, creo que las facultades que deben reconocerse al Gobierno, deben ser mucho más amplias, más importantes. La emigración contratada, da lugar—como el Congreso sabe,—á la explotación de los emigrantes hecha por compañías especiales que con este objeto se forman; y en este caso, creo que el Estado no solamente tiene derecho á exigir al emigrante que justifique haber pagado el tributo de sangre á que el Sr. Figuerola se refería, sino que le tiene también para velar acerca de las condiciones higiénicas de salubridad, y de la seguridad en la navegación, el cumplimiento del contrato en el momento de desembarcar y lo que el interés del emigrante mismo requiera.

Debo llamar también la atención del Congreso acerca de la contradicción grave en que estamos á punto de incurrir. En esta misma sesión acaba de votarse, en uno de los artículos de la base 4.ª que la colonización penal, siquiera sea como medio preparatorio de la verdadera colonización, siquiera sea como trabajo preliminar es útil. Se acaba de recomendar, pues, esta colonización para una isla que es completamente desconocida, no para los geógrafos, pero sí para los exploradores: se ha recomendado esa colonización penal para Annobon en cuyo interior nadie ha penetrado, de la cual nadie conoce sino las costas, y por lo tanto creo yo que la colonización penal sería mejor para Fernando Póo, procedía que fuese votada para Fernando Póo y no para Annobon, que es casi desconocida.

No insistiré, sin embargo, en este punto pues mi objeto es hacer ver la contradicción en que el Congreso está á punto de incurrir votando una conclusión del proyecto del Sr. Labra y aun del Sr. Figuerola también; conforme á la cual la colonización penal sería rechazada y condenada en absoluto.

Encuentro demasiado rigoroso este acuerdo bajo el punto de vista del derecho penal, único bajo el cual el Sr. Figuerola ha considerado el asunto. Indudablemente la colonización penal tiene difícil defensa, pero la ciencia del derecho penal no ha pronunciado la última palabra; y puede decirse que en esta materia no hacen los gobiernos y las sociedades más que elegir entre males diversos. El mismo sistema de la reforma penitenciaria no ha dado los resultados que los filántropos y autores productores del derecho penal se prometían de ella. Por lo tanto entiendo, que no solamente bajo el punto de vista del derecho principal sino más principalmente bajo el punto de vista de la emigración y colonización, que es lo que en primer término nos ocupa, procede examinar la cuestión de la deportación.

Bajo este punto de vista, no creo, señores, que quepa duda de que la deportación penal, sino como sistema de colonización, como trabajo preparatorio, como paso primero para facilitar la colonización, ha sido y es en extremo útil. Excito, pues, al Congreso, por más que mi palabra valga poco, para que, manteniéndose en una actitud lógica, no deseche en absoluto la colonización penal, ni la deportación que puede prestar verdaderos servicios todavía en Fernando Póo, como el Congreso ha reconocido y votado. Y pido también al Congreso que disimule la incorrección de estas breves frases que me he visto obligado á pronunciar. *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Carvajal): Hallándose ausente en la comisión de conclusiones el Sr. Balbín de Unquera, á quien tocaba en turno hacer uso de la palabra, la tiene el Sr. Marqués de Zafra.

El Sr. **Marqués de Zafra.** Señores: nadie más necesitado que yo de vuestra benevolencia: pero el plazo que se nos concede para expresar nuestros pensamientos en este sitio, es tan limitado, que realmente ni tengo tiempo para pedírosla. Voy, pues, desde luego y sin más exordio á entrar en materia.

Habéis oido, señores, hace breves momentos que la emigración restablece la ley del trabajo entre los centros que se despueblan y la población que va á hacerse, que va á formarse:

habéis oído también que no procede poner dificultad alguna á la emigración; os lo ha dicho el Sr. Figuerola en su dictamen: y el Sr. Maldonado, que acaba de precederme en el uso de la palabra, dice, que tratándose de la emigración libre, nada absolutamente hay que oponer á ella y que las medidas de los gobiernos deben limitarse á la emigración que no es libre, á la emigración que, cuando menos, se hace en condiciones desfavorables para los que emigran, quizás para sufrir penas y tortura. Yo, señores, tengo una opinión hasta cierto punto distinta; y digo hasta cierto punto, porque no es opuesta en absoluto; pero no coincide tampoco con la respetable de los dos señores que me han precedido en esta tribuna.

La emigración suele ser uno de los peligros más grandes que puede tener la población de un país: la emigración puede ser causa de enormes desdichas para el pueblo más poderoso de la tierra. Es preciso que exista necesidad de la emigración, es necesario que la emigración sea precisa y proporcionada, para que la emigración produzca resultados beneficiosos para el pueblo que se desangra, que se queda sin esa población cuya falta puede producir consecuencias desfavorabilísimas.

El mismo Sr. Figuerola en el dictamen luminoso, como suyo, que ha tenido la bondad de leernos, daba con relación á nuestra patria la demostración más palmaria que yo podría hacer en este momento de esto que á mí me parece palmaria verdad también. Decia el Sr. Figuerola: hace tres siglos que España tenía poco más ó menos la misma población que Francia ó Inglaterra. Hace dos siglos España (esto no lo ha dicho el Sr. Figuerola, pero todos lo sabemos), estaba en todos conceptos por encima de esas dos naciones. Hoy estas son ricas y poderosas mientras nosotros somos pobres y débiles; ellas, como ricas y poderosas, han podido hacerse más instruidas, y adelantarnos en civilización, á cuya cabeza estábamos, y son hoy más colonizadoras que España, la nación que ha demostrado más virilidad, más genio y más aptitud para descubrir y colonizar. ¿Por qué todo esto? ¿Es que nos haya faltado el territorio que entonces teníamos y tenemos aumentado con nuestros descubrimientos y con nuestras conquistas, y con

nuestras colonias, por todas partes extendidas? ¿Es que nos haya faltado la inteligencia, la voluntad, el valor que tantos prodigios han hecho en todo el orbe? No, señores; tenemos igual territorio afortunadamente, tenemos unas mismas condiciones de inteligencia, de actividad, de energía, somos igualmente heroicos, y sin embargo España no es lo que debiera ser. ¿Por qué? Problema es este muy complejo indudablemente.

No es posible decir que haya sido una sola la causa de esos fenómenos, de efectos desastrosos para España; pero, en mi concepto, es indudable que una de las causas más poderosas de esos desastrosos efectos ha sido la emigración constante de España á esos países á los cuales hemos ido á dar con nuestra sangre la civilización y la vida moderna. Durante dos siglos hemos creado un nuevo mundo llevando al otro lado de los mares lo que no nos sobraba; durante dos siglos nos hemos estado privando de lo absolutamente preciso, y la consecuencia ha sido la que antes he indicado: quedándonos solo de aquella gigantesca creación muy poco más que la gloria.

Yo voy á demostraros que actualmente no se halla España en condiciones de soportar una emigración; que España hoy, precisamente por las emigraciones abusivas y anticipadas, y para remediar la despoblación y todos los otros gravísimos males que ellas nos ocasionaron, necesita oponerse á las emigraciones que constantemente están dando lugar á que se despueble, cuando tanto necesita de población.

Es claro, señores, que, en estos tiempos de libertad y de derecho, yo no puedo apetecer que esto se realice mediante la fuerza, por medidas prohibitivas que impidan el movimiento de la locomoción, la libertad de la locomoción de que nos ha hablado el Sr. D. Laureano Figuerola. Eso no puede hacerse por la fuerza en estos tiempos; pero puede realizarse por medidas salvadoras que, indirectamente y sin menoscabo de la libertad de nadie, conduzcan á la realización de aquellos ideales á que todos debemos aspirar.

Las medidas á que me refiero han de dirigirse á conseguir ante todo el rápido desarrollo de la población metropolitana, que es la base, la fuente principal de la grandeza y poderío de

las naciones; á hacer innecesarias por mucho tiempo las emigraciones peninsulares evitándolas en lo posible y aún atrayendo hácia nuestra península la emigración; á dirigir voluntariamente las emigraciones que sean inevitables hacia colonias nuestras, atrayendo á ellas la emigración en general y especialmente la emigración extranjera, y á procurar el rápido desarrollo de nuestras colonias existentes y el *acierto* en la formación de las nuevas.

Mucho tendría que extenderme, para exponeros todas las medidas que para el logro de tan altos fines considero precisas, con los motivos, las tendencias y el alcance de cada una, y no sé en realidad cómo condensar: quisiera ser muy breve y difícilmente podré serlo, porque hablando es punto menos que imposible contener cuanto se desea el pensamiento y la palabra cuando se trata de vastas é importantísimas materias.

Por esto, para probaros la grandísima conveniencia, la verdadera necesidad en que nos encontramos de atender ante todo al rápido desarrollo de la población metropolitana española, prefiero limitarme á extractaros un trabajo que tengo redactado y que no se ha publicado todavía.

Digo en este trabajo:

La población y su aumento son las bases principales del poderío de las naciones, que en tanto son y valen en cuanto tienen mayor número de habitantes, y por lo mismo de fuerzas y riquezas que en proporción al número de habitantes se atesoran por la extensión y perfeccionamiento de la agricultura, de la industria, del comercio y del trabajo en general.

Por esto uno de los fenómenos que más se estudian, como el más importante y característico de la civilización de los presentes tiempos, es sin duda alguna el rápido desarrollo en el aumento de la población. Sin acudir á pueblos nuevos que, como los Estados-Unidos de América, han aumentado en el presente siglo su población desde 5.306.032 habitantes que contaban en 1800, hasta los 38.877.000 que figuran en el censo de 1870: en esta misma vieja Europa, Rusia contaba en 1867, 74.196.447, cuando en 1803 tenía solo 36.000.000; Austria-Hungría, que tenía en 1815 28.000.000 de habitantes, resultó en

1869 con 35.904.435; Prusia, que en 1814 tenía 10.349.031 se presentó en 1872 con 24.693.966; Francia, que en 1801 figuraba con 27.349.320, aparece en 1872, perdidas ya la Alsacia y la Lorena (1), con 36.102.921; Inglaterra, que en 1821 ascendió á 20.874.321 habitantes, contó 31.817.108 en 1871, y nosotros, que en 1797 teníamos 10.541.200 y en 1826 13.733.000, aparecemos en 1877 con 16.625.800.

Ese sucesivo aumento, que en mayor ó menor escala, no existiendo causas especiales que lo impidan, es un hecho constante en todos los tiempos y en todas las naciones, no es, sin embargo, igual siempre ni en todas partes: natural y lógicamente es casi siempre mayor cuanto menos poblada está la tierra; porque en la mayor extensión que en ella puede tocar á cada individuo, le es más fácil hallar los elementos indispensables para la satisfacción de las necesidades de la vida, siendo en su virtud más fácil también la constitución de la familia.

En las naciones casi despobladas, de formación reciente, el desarrollo de la población tiene lugar de una manera asombrosa. Examínese, por ejemplo, lo sucedido en los Estados-Unidos. En 1680 contaba este hoy poderosísimo pueblo 86.000 habitantes, y al comenzar el siglo XVII, en 1701, tenía ya 260.000; de modo que en veinte años había *más que triplicado* su población. En el año 1800 los Estados-Unidos contaban ya 5.306.032 habitantes; resultando, en su virtud, que al finalizar el siglo, la población se había hecho *veinte veces* y *treinta y cuatro* céntimos más grande que al principio del mismo, *duplicándose*, por tanto, *cada cinco años* la cifra que entonces tenía. Y en 1867 los Estados-Unidos contaban 38.877.000 almas, ó sea *más de siete veces* multiplicada la población del principio de este siglo, que en su virtud resulta *duplicada* cada diez años, ó sea en doble del tiempo que necesitaba para duplicarse en el siglo anterior en que la población era mucho ménos densa.

---

(1) Alsacia y Lorena contàban 1.531.874 habitantes en 14.508,10 kilómetros cuadrados, lo cual da un promedio de 106 habitantes por kilómetro cuadrado. Era una de las comarcas más pobladas de Francia.



Y cuenta que no es el gran pueblo norte-americano el que mayor asombro puede causar cuando se considera el desarrollo de la población en aquellos cuya formación comienza: prueba de ello nos ofrece la Australia. Sabido es que su población, que á principios del siglo se elevaba apenas á 1.300 almas, ha crecido hasta tener en 1883 la enorme cifra de 2.800.000 habitantes, resultando multiplicada la población más de ¡2.153! veces en los 83 años ó sea ¡25 y $^{78}/_{83}$ avos! por año; y que una sola colonia, *Victoria*, que con 28.000 habitantes formó gobierno separado en 1851, contaba ya en 1883 con 1.000.000 de habitantes y con la magnífica capital *Melbourne*, habiéndose multiplicado la población ¡35! veces en 32 años ó sea ¡más de una vez por año!

En las naciones antiguas la población se desarrolla con más lentitud: por el siguiente cuadro puede formarse juicio de su crecimiento anual, segun los últimos censos, y de la duración del período de *duplicación*, suponiendo que la proporción del crecimiento sea la misma:

NACIONES.	Crecimiento anual por 100 habitantes.	Habitantes por kilómetro cuadrado.	Período de duplicación.
Rusia europea............	1,39	12	50 años.
Suecia y Noruega........	1,30	7	53 ½
España....................	1,01	31	69
Italia......................	0,70	90	99
Austria....................	0,57	57	122
Francia...................	0,35	68	198

El crecimiento de la población se halla, pues, en relación bastante directa con su densidad: á mayor densidad corresponde ordinariamente menor aumento. Y, como esto sea del mayor interés para formar juicio del aumento probable de la población en España, creemos oportuno mostrar en el siguiente cuadro cuál era en fin de 1871 la densidad de la población de España comparada con la de las naciones más conocidas.

NACIONES.	Habitantes por kilómetro cuadrado.	NACIONES.	Habitantes por kilómetro cuadrado.
Bélgica...........	161	Suiza.............	61
Países Bajos.......	101	Austria...........	57
Gran Bretaña é Irlanda...........	91	Dinamarca........	45
Italia.............	90	Portugal..........	41
Wurtemberg......	89	España............	31
Baden (Gran Ducado)...........	87	Turquía europea..	29
Alemania.........	76	Grecia...........	23
Francia...........	68	Rusia.............	12
Prusia............	66	Suecia y Noruega.	7
Baviera...........	62	Estados-Unidos..	5
		Brasil.......... ..	2

De modo que *sólo las naciones que en Europa se consideran con razón casi deshabitadas, tienen población ménos densa que la de España.*

Otra cosa íntimamente relacionada con el probable crecimiento de las poblaciones y con las enseñanzas que se desprenden de los precedentes cuadros, es la observación de que la fecundidad absoluta de la población de un país disminuye progresivamente á medida que el número de habitantes se acrecienta. El siguiente cuadro contiene la constante demostración de este aserto durante el presente siglo, por lo que á Francia se refiere.

AÑOS.	Habitantes por un nacimiento.	Nacimientos por 100 habitantes.	AÑOS.	Habitantes por un nacimiento.	Nacimientos por 100 habitantes.
1801.....	30	3,33	1856.....	37,08	2,64
1806.....	31,08	3,14	1861.....	37,02	2,68
1821.....	32,05	3,07	1862	37,70	2,65
1831.....	33	3,03	1863.....	37,18	2,69
1841.....	35	2,82	1864.....	37,58	2,66
1851 ...	37	2,70	1865	37,67	2,65
1853.....	39	2,56	1866.....	38,17	2,62
1854.....	39	2,56	1867.....	38,02	2,63
1855.....	40	2,50	1868.....	39	2,54

Mientras al principiar el siglo la relación de los nacimientos con la población era de 3,33 por 100, en 1855 no era más que de 2,50 por 100. En 1856 volvió á elevarse á 2,64 á causa de la extraordinaria mortandad en los años precedentes; pero en 1868 ya había vuelto á descender á 2,54.

Ahora bien: si genéricamente hablando, las naciones son tanto más poderosas y ricas cuanto se hallan más pobladas; si la civilización moderna tiende muy especialmente al rápido aumento de la población, cual lo viene demostrando el gran desarrollo de la misma en todas las naciones y especialmente en los Estados-Unidos, en la Australia y en los demás pueblos nuevos; si este aumento se realiza ordinariamente en proporción inversa á la densidad de la población existente, y si la fecundidad de la población es también tanto menor cuanto es mayor su densidad; el crecimiento de la población en las viejas pobladísimas naciones que hoy se hallan á la cabeza del mundo, puede asegurarse que ha de ir siendo más lento cada día. Y entre tanto España, que dentro de Europa solo aventaja en densidad de su población á las naciones casi despobladas, Turquía, Rusia y Suecia y Noruega; que ha entrado de lleno, pero mucho despues que las naciones muy pobladas, en la presente fase de la civilización, cuyas consecuencias, por lo tanto, apenas ha comenzado á experimentar todavía; que en sus inmensos territorios hoy mismo completamente incultos, en gran parte de privilegiado clima ó verdaderamente vírgenes, y en las entrañas de su suelo, contiene incalculables veneros de riqueza é inapreciables elementos para el rapidísimo desarrollo de su población—que será inevitable el día en que, extendidas las comunicaciones en general (ferrocarriles, carreteras y caminos vecinales) de la manera en que lo están en las demás naciones y construídas las vías fluviales y las obras para la desecación y regadío de los terrenos, sean todos perfectamente aprovechables y utilizados al amparo y con la ayuda de una buena ley de población rural y de otras que fomenten la equitativa división de las grandes propiedades en el mayor número posible de individuos, dando con solo esto la solución de hoy pavorosas cuestiones sociales, y que

por una serie armónica de acertadas medidas eviten la constante sangría de las emigraciones, y quizás atraiga la emigración—renacerá, no hay que dudarlo, para la inmensa gloria que en otros tiempos tuvo: su población fecunda y creciente en razón inversa de su poca densidad, se desarrollará si con afán lo procuramos, casi á la manera en que se desarrolla en los pueblos de formación reciente, cual habrán de serlo la inmensa mayoría de los que en España existan, ya que el aumento de la población ha de tener lugar principalmente en los campos hoy deshabitados, mediante la formación de *los muchos miles* de municipios rurales que necesitamos constituir para pasar desde los 8.706 de menos de 5.000 habitantes que según el censo de 1877 tenemos, á los 35.522 de menos de 5.000 habitantes también, que en 1872, separadas ya la Alsacia y la Lorena, contaba Francia. Y, cuando por haber llegado nuestra población á tener la densidad que alcanza la de las naciones pobladas, se vean precisados, para vivir, los españoles, á emplear todo su genio en el adelantamiento de las ciencias, en el perfecionamiento de la agricultura y de la industria y en la generalización del comercio, y, como antes decíamos, no solo seamos más en número, sino en general más ilustrados y más ricos; cuando con los rendimientos que á la sazón darán al Estado los óbolos de tantos españoles y tantos de ellos acaudalados, podamos tener un presupuesto de ingresos de 1,000 á 3.000 millones de pesetas, como la mayoría de las naciones de primer orden, para lo cual bastará un regular aumento en nuestra población, si además sabemos gobernarnos, ¡es imposible dudarlo! tendremos infinita mayor potencia colonizadora; nuestras orgullosas é invencibles naves, verdaderamente dignas de nuestra nación por sus adelantos, llevarán en triunfo el pabellón español sobre todos los mares, y ellas y nuestros valientes, numerosos y bien pertrechados ejércitos, lo alzarán sobre todos los pabellones, y España será en la presente fase de la civilización, lo que debe llegar á ser, como lo ha sido en todas: predilecta y amorosa hija del saber, y, por él, señora moral del mundo entero.

¡No! No será ilusión vana el hermoso cuadro que nos ofrece

el porvenir de España si sus hijos de hoy y de mañana tienen la fe que en sus grandes destinos tuvieron los de ayer: solo necesitamos que se generalice y extienda á todos los españoles la conciencia de lo que somos, y de lo que valemos, y de lo que tenemos, y de lo que podemos ser si nos dedicamos á aumentar nuestra población metropolitana para que llegue á tener la densidad que alcanza en las principales naciones europeas. El solo conocimiento de nuestras fuerzas bastará para que tengamos lo único que hoy nos falta: patriótica iniciativa individual en los que hoy no dan pruebas de tenerla, buen sentido gubernamental y ánimo resuelto en todos de llegar al fin. ¡Ánimo, pues! Tengamos ánimo varonil, ese ánimo que mueve á los pueblos á considerar atentamente sus desdichas y á luchar con ellas hasta remediarlas. Que cada español haga lo que pueda para el engrandecimiento de su patria por las únicas vías que hoy conducen al engrandecimiento de los individuos y de los pueblos, la inteligencia y el trabajo discretamente guiados; y España sera antes de mucho lo que á los espíritus apocados y á los holgazanes ó sin inteligencia, que componen la masa general de los que se llaman desengañados y de los indiferentes, parece irrealizable delirio.

De modo, señores, que nosotros necesitamos un desarrollo de población que sea mucho mayor y más rápido que el de los otros países europeos. Si la población es la que produce el trabajo, si el trabajo es el capital de hoy y el capital no es más—por otra parte—que el trabajo de ayer asociado al de hoy, para producir aumentados los trabajos de mañana, los beneficios de ese trabajo nos importan y aprovecharán sobre manera y en razón directa de la mayor densidad respecto á la población.

¿Podríamos nosotros competir en fuerzas, ni productivas ni de ninguna otra clase, con Francia, Inglaterra, Alemania, é Italia; con esas naciones que nos aventajan en población, al extremo de cuadruplicarnos, quintuplicarnos, sextuplicarnos, y septuplicarnos, dentro de la misma extensión de suelo?

Pues señores; es necesarío que tengamos en cuenta, que no podríamos menos que cualquiera de esas naciones; que por el

contrario podríamos más y seríamos más que todas ellas con *solo* que fuéramos más *en número* los españoles. Si España no es hoy, como ha sido antes, la primera nacion del mundo, no es porque la falten riquezas inagotables en su territorio, ni extension bastante, ni preclaros hijos cuyo genio y cuyo saber y cuyo valor brillen al par de los más admirables de todos los pueblos de la tierra. Ni es tampoco por las supuestas grandísimas ocultaciones en que quieren hallar los veneros de la riqueza nacional los miopes que sólo pretenden aumentar nuestra prosperidad y poderío oprimiendo al país con asfixiantes tributos. Sin despreciar nada que deba apreciarse; pero sin exprimir hasta los límites del aniquilamiento, ni aún hasta los de la presion que impida el mayor posible desarrollo, entiendo que España aparecerá, cuando menos, tan rica y poderosa como la más rica y poderosa de las naciones europeas, el día en que su territorio, casi doble que el de Italia y el de Inglaterra y muy poco menor que el de Alemania y el de Francia y el de Austria, en vez de tener, como hoy (¡paradoja incomprensible dadas la naturaleza de su suelo, la excelencia de su clima, la posicion geográfica que tiene y lo dilatado de sus costas!) 31 habitantes (ó 33 según el último censo) por kilómetro cuadrado—y figurar por lo tanto, entre las naciones que pudieran llamarse *deshabitadas*, inmediatamente después de Suecia y Noruega, de Rusia y de Turquía, que cuentan respectivamente 7, 12 y 29 habitantes por kilómetro cuadrado—tenga los 161 de Bélgica, los 91 de la Gran Bretaña, los 90 de Italia, los 76 de Alemania ó los 68 de Francia. Porque, como antes os he dicho, las naciones en tanto son y valen, en cuanto tienen mayor número de habitantes y por lo mismo de inteligencias, de fuerzas, de riquezas, de elementos de ilustración y de medios de buen gobierno, que en proporcion al número de habitantes se atesoran y aumentan por la multiplicacion que produce la mayor suma de aquellos elementos y por el consiguiente y de igual modo aumentado perfeccionamiento de las ciencias, de las artes, de la agricultura, de la industria, del comercio y del trabajo en general.

Es necesario que por todos se sepa que aquí cada español,

por término medio, contribuye en razón de la enorme suma de 71 pesetas, que no pagan los individuos de ninguna nación del mundo; que cuando todavía no habían sufrido nuestros impuestos el enorme aumento de estos últimos años, en 1872, pagábamos 42,35, al paso que cada belga contribuía con 36,33, cada austriaco con 35; cada portugués con 26; cada ruso con 22, y cada aleman, con 10. Los individuos del potente imperio alemán, no pagaban más que diez pesetas y nosotros pagábamos cuarenta y dos en el año 1871. ¡Y sin embargo, de pagar tanto más, tenemos tanto menos poder! ¿Por qué? Pues es muy sencillo: porque el poder de los pueblos depende, como ya de antiguo se decía, depende de la *unión*, significándola por medio de dos manos enlazadas ó del haz de los lictores.

En efecto, es natural; habiendo mayor número de individuos, aunque cada uno de ellos pague menos, el resultado definitivo es mucho mayor, y por consecuencia las fuerzas reunidas de esos individuos, de ese mayor número, económicamente ó de cualquier manera que se las considere, son infinitamente superiores á las fuerzas de una nación en la cual sean pocos los individuos que haya, aunque paguen muchísimo.

Y no es solo esto: es que no teniendo nosotros esta mayor suma de fuerzas productoras dentro del país, tampoco tenemos elementos para producir la mayor multiplicación consiguiente á la mayor densidad de la población en el desarrollo de la riqueza. Esto necesita un ligero desenvolvimiento.

Señores: no creáis que la riqueza se produce en relación exclusivamente al número de brazos, sino en proporción del número de individuos; y no solamente en proporción á ese número, sino, además, en la correspondiente al mayor número que produce. Parece un poco metafísica esta aserción y es extraordinariamente clara una vez explicada. Por ejemplo: ¿no veis lo que sucede con el movimiento uniformemente acelerado de los graves? ¿No veis lo que sucede dentro de las matemáticas en sus progresiones geométricas? Pues esto mismo, ó cosa muy análoga, es lo que ocurre con el desenvolvimiento de la riqueza. Cuando un pueblo, dentro de la misma extensión de territorio, tiene un número de individuos grandemente

mayor que otro, su ilustración aumenta de una manera considerable, no en proporción al número de individuos, sino en proporción análoga á la geométrica, en proporción análoga á la del movimiento uniformemente acelerado de los graves.

Ejemplo de esto, para explicarme con mayor claridad, ya que no puedo entrar en la explicación de las teorías. ¿No veis lo que sucede en las grandes capitales? Sumad una inmensa extensión de territorio, tened en cuenta la población de una grande extensión de territorio que cuente tres ó cuatro veces la población de una capital, pero donde los pobladores están diseminados: ¿habrá allí—entre aquellos pobladores diseminados que no tienen medios de cultivar su inteligencia, ni medios de adquirir conocimientos, ni para civilizarse verdaderamente—manera de que se logre intelectual, económicamente y de todos los modos que se quiera considerar, lo que se logra en un pueblo en que haya un gran número de habitantes reunidos en haz, de modo que todos ellos...

El Sr. **Presidente** (Carvajal): Recuerdo al orador á quien oye con tanto gusto el Congreso que una obligación reglamentaria me impone la de decirle que falta un solo minuto para que se agote el tiempo permitido para hacer uso de la palabra.

El Sr. **Marqués de Zafra**: Atendiendo á la indicación del Sr. Presidente voy á contraerme todo lo posible: En realidad no había tomado bien la medida del tiempo; mejor dicho, el reglamentario es insuficiente para la exposición de lo que considero preciso decir. Reconozco que el Sr. Presidente ha sido benévolo conmigo porque han pasado más de quince minutos, que no bastan para formular mi pensamiento; voy, pues, á decir lo que pueda, concretándolo cuanto quepa.

Seamos, pues, muchos los españoles; que cuando, por haber llegado nuestra población á tener la densidad que tienen las de las naciones pobladas, nos veamos precisados para vivir, á emplear todo nuestro genio en adelantamiento de las ciencias, en el perfeccionamiento de la agricultura y de la industria, y en la generalización del comercio, no sólo seremos más en número, sino, en general, más ilustrados y más ricos: que este

aumento del nivel general de la ilustración y de la riqueza es un hecho constantemente observado á medida que la densidad de la población se va aumentando como es indudable que la progresión de tal aumento obedece á leyes en cierto modo análogas á las que rigen la progresión del movimiento uniformemente acelerado de los graves atraidos por la tierra, ó el desarrollo de las cantidadas en las progresiones geométricas. Solo así se explica que la Francia, por ejemplo, que en 1815 tenía un presupuesto de ingresos de 876,5 millones de francos, tuviese presupuestos de 1.020 millones en 1830, de 1.235 en 1840, de 1.531 en 1850, de 1.962,1 en 1860, de 2.203 en 1869, de 3.149,9 en 1871, inmediatamente después de la guerra, y de 5.142,6 en 1875. Y cuando, con los rendimientos que entonces darán al Estado los óbolos de tantos españoles, y tantos de ellos ricos, podamos tener un presupuesto de ingresos de 1.000 á 3.000 millones de pesetas, como la mayoría de las naciones de primer órden ¡de qué no seremos capaces los españoles!

En resumen, señores, respecto de este punto: vemos que España ha decaído, vemos España que no es hoy lo que debiera ser en proporción al progreso que han tenido las demás naciones, y esto sucede, sin duda alguna, porque ha tenido lugar una emigración extraordinaria, perjudicial en la época presente. Nosotros debemos limitar la emigración, si es posible, en cuanto no le conviene á la nación. Y ¿cómo se hace esto?

Con la mayor brevedad que me sea dable voy á haceros indicaciones.

Esto se hace, como he dicho antes, no por medio de decretos, ni de la fuerza, que es imposible en estos tiempos; se logra haciendo utilizables los terrenos propios, comenzando por colonizar lo nuestro, lo que tenemos en casa, que es infinitamente mejor, aunque no fuera tan bueno, como lo que hay fuera. ¿Y qué es lo que hemos de hacer para colonizar lo que en casa tenemos? Es muy sencillo. Nosotros poseemos en España 7.000 kilómetros de ferrocarril, cuando Inglaterra tiene treinta y tantos mil y Francia veinte y tantos mil. Es necesa-

rio tener en cuenta que esos kilómetros de ferrocarril no se hallan en una proporción abstracta, porque cada una de esas naciones tiene en vías fluviales: Francia 16.000 y pico de kilómetros de canales, además de sus lagos interiores, alguno de los cuales puede considerarse vía de comunicación; Inglaterra un número enorme, y nosotros tenemos, señores, entre canales navegables y no navegables y vías fluviales de todas clases, ¡800 kilómetros! número redondo. Es necesario tener presente que mientras Francia tiene 650.000 kilómetros de carreteras, nosotros no sabemos los que tenemos, porque nuestros Gobiernos se han cuidado tan poco de estas fuentes de riqueza y de población, que harían habitables los campos y utilizable todo el suelo español; nuestros Gobiernos, repito, se han cuidado tan poco de esto, que ni siquiera han mandado hacer una estadística de las carreteras que existen en España; y para averiguar lo necesario antes de hacer estas afirmaciones, no aquí, sino antes de llegar á este punto, he acudido á todas partes, á ingenieros notables, á hombres de administración, al mismo Director general del Instituto Geográfico y Estadístico, y todos me han dicho que no existe estadística de las carreteras españolas, y solamente se sabe que tenemos 19.000 kilómetros de carreteras generales, sin que pueda calcularse el número de carreteras provinciales y municipales, el cual es indudablemente y sin comparación inferior al que tienen todas las naciones que figuran en primer término en el concierto europeo. ¡No tenemos nada de lo que es necesario para dar seguridad á los campos, para hacerlos habitables, para que resulte la colonización en España, que es lo primero que tenemos que colonizar!

Por este procedimiento, atendiendo ante todo al desarrollo de todos estos medios de aumentar la riqueza dentro de nuestro suelo, no solamente obtendremos el aumento de la riqueza nacido de la facilidad en las comunicaciones, del riego de los terrenos, la multiplicación de los productos, etc., sino que, lograremos que la población, que está agrupada en las poblaciones grandes, se extienda por España entera, formando la población rural tan deseada; y que esa población se multipli-

que de una manera incomparable, porque, como antes he tenido el honor de deciros, la población se multiplica con mucha más rapidez en aquellos pueblos de formación reciente. España tiene 9.000 Ayuntamientos, 9.000 Municipios, cuando Francia solo de menos de 5.000 habitantes tiene 35.000, cuando Inglaterra tiene 40.000 y tantos y cuando todas las naciones están en proporción análoga. Aquí tendríamos la verdadera colonización, pueblos vírgenes, pueblos nuevos; y estos pueblos tendrían una multiplicación de población, como antes decía, infinitamente superior á la que se tiene ahora, y siguiendo este camino no pasarían muchos años sin que la población en España se multiplicara, no de una manera mezquina, como ahora lo hace, sino próximamente de la manera en que se multiplica la población de los Estados-Unidos, en que se multiplica la de la Australia, y la de todos los pueblos vírgenes y de fundación reciente, en que la vida es más fácil por lo mismo que hay una gran cantidad de territorio.

No haré siquiera resumen, atendiendo á las indicaciones de la Presidencia, ni mucho menos entraré en la explicación de las medidas que, en mi juicio, conviene adoptar inmediatamente porque esto exigiría muchas horas. Pero al mismo tiempo que estas observaciones respecto del aumento de la población de España y de los medios legales, en armonía con las necesidades de los tiempos, de aumentar dicha población, limitando la emigración, quisiera hacer una especie de índice de todo aquello que á mí se me figura es conveniente para facilitar la colonización dentro de España. Comprendo que en este momento es imposible; pero me reservo hacerlo cuando de nuevo se me conceda la palabra, ya para rectificar, ya porque todos los turnos no estuvieran concluidos cuando se termine esta discusión; pues entonces me atrevería á rogar al Sr. Presidente que hiciera el favor de concederme otro turno á fin de hacer la exposición de esto que acabo de indicaros. *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Carvajal): Tiene la Mesa el sentimiento de participar al Congreso que, con motivo de una desgracia de familia, nos vemos privados de la cooperación del señor

D. Gumersindo Azcárate, individuo de la Comisión de conclusiones, cuyo puesto es preciso dejar ocupado en esta sesión con otro señor socio en razón á los muchos trabajos que tiene dicha Comisión, y la Mesa tiene el honor de proponer para reemplazarle al Sr. D. Juan Ruíz de Castañeda.

Hecha la oportuna pregunta por el Sr. Secretario (Ferreiro) el Congreso acordó en los términos propuestos por el Sr. Presidente.

El Sr. **Presidente** (Carvajal): La Mesa aprovecha esta ocasión para manifestar á los señores socios que el dignísimo señor Director del Instituto del Cardenal Cisneros ha puesto á disposición de los mismos (á la hora en que está abierto dicho Instituto, ó sea á las en que se celebren las sesiones de este Congreso, incluso el mismo día del domingo) las salas donde están expuestos los trabajos geográficos é históricos de sus alumnos.

Después de dicho esto, y quedando en el uso de la palabra los Sres. Balbín de Unquera, Abargues de Sostén, Perdomo Cubeñas, Perier y Gómez, que han de tratar de la materia objeto del debate, se levanta la sesión.»

Eran las cinco.

SEXTA SESIÓN.

DÍA 10 DE NOVIEMBRE DE 1883.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FRANCISCO COELLO.

Abierta la sesión á las dos y quince minutos, y leída por el Secretario Sr. Ferreiro el acta de la anterior, fué aprobada.

El Sr. **Presidente** (Coello): El Sr. Secretario se servirá leer de nuevo el tema que empezó á discutirse ayer, y que quedó pendiente para hoy.

Leído que fué por el Sr. Secretario, dijo:

El Sr. **Presidente**: El Sr. Balbín de Unquera tiene la palabra.

El Sr. **Balbín de Unquera**: Señores: grande é importantísimo para el país, lo mismo que para las repúblicas hispano-americanas y para las costas septentrionales del África, es el tema que hoy está puesto á discusión, ó sea las ventajas é inconvenientes de la emigración española y sistemas de colonización, asunto que pudiera servir, y ha servido efectivamente de objeto á obras magistrales del presente siglo y á los profundos estudios de Block, y á los geógrafos de nuestra edad, lo mismo que á las disertaciones de nuestros más insignes economistas.

Emigración é inmigración: dos facetas de un mismo diamante, dos rayos desprendidos de un mismo astro, dos diferentes maneras de considerar el asunto. La emigración priva de fuerzas, de capitales, de hombres al país de donde parte;

la inmigración lleva á otro país esos elementos de capital y de trabajo, la idea y el sentimiento, el mismo concepto de la patria que trasmigra con los emigrantes que pasan de uno á otro continente, estrechando los lazos del comercio y viniendo á hacer de toda la extensión de los continentes un mismo país y un mismo imperio.

En España, señores, la emigración revistió unas veces la forma de invasiones guerreras, dirigiéndose principalmente á América; y tambien de algunas expediciones, pocas por cierto, de no muy considerable éxito á la costa de África: pero en nuestros días es un fenómeno propio principalmente de ciertas provincias de la Península que se encuentran más pobladas, aquellas en que las subsistencias se adquieren con más carestía, aquellas en que se forman nuevos vínculos con los países del Norte de América ó África, siendo completamente extraña á todas las demás provincias de la Península, donde se verifica solamente la emigración interior que pasa la frontera de una á otra provincia. Pero de todas maneras la emigración en nuestros días es un hecho digno de estudio y que reviste cada día mayores proporciones. Hoy, pasados ya los tiempos de nuestro gran poderío colonial, no emigran las expediciones de aventureros; emigran las familias aisladas, emigran los que llevan sus capitales, su idea y su inteligencia á las grandes empresas que han de desarrollar en remotos continentes: hoy llevan contados elementos á aquellos países adonde van muchas veces llamados por sus parientes ó relaciones que cultivan más allá de los mares; pero de todos modos constituyen las emigraciones un fenómeno social y político de gran importancia, y una cifra de gran importancia también.

Comencemos por lo que está más cerca de nuestro país, por el África, donde el gran Cardenal Cisneros quiso plantar nuestra bandera y la plantó efectivamente; donde Carlos V, llevado de sus ideas aventureras, quitaba y ponía reyes, y después, ya por las inclemencias del tiempo, ya por otros sucesos, tenía que abandonar aquel continente. En el Norte de África, en donde tuvimos por algún tiempo la posesión de Orán, donde se nos reconoció la grande importancia, que hoy tiene el pueblo

francés por sus posesiones enclavadas en el imperio marroquí, la emigración española es muy numerosa, procedente de nuestras provincias de Levante. Allí la raza española es más numerosa que la francesa, según manifiesta M. Ricoux en su obra sobre las *Conquistas de Argelia;* allí se desarrollan los capitales y la industria española con gran importancia y feliz éxito, pero hasta ahora el Gobierno apenas se ha ocupado de esta emigración, y ha atendido mucho más á la de América que á la del Norte de África. Sucesos tristísimos se han reproducido á nuestra vista, como las catástrofes del Líbano, porque entre españoles y franceses han ocurrido escenas semejantes á las de los drusos y maronitas, que han venido á llamar la atención del público, y á estimular la formación de una estadística, nombrando al efecto una Comisión de la cual no hemos visto más que un interrogatorio, cuando la necesidad de que se lleve á cabo por completo es perentoria, es de las que más deben llamar la atención del Gobierno y de todos los hombres que en este país se interesan por las ciencias morales y políticas.

La emigración más numerosa á países extranjeros es, entre todas, la que se dirige á Río de la Plata. Así como los portugueses buscan su antiguo imperio en el Brasil, los españoles lo buscan en las repúblicas de la Plata, y allí toman gran importancia, adquieren propiedades territoriales, imponen en los Bancos cantidades numerosas, adquieren influencia con aquellos Gobiernos y se encuentran con que no hay buques de nuestra Marina que les protejan, á pesar de que la emigración española es tan considerable.

No me ocuparé ahora en la emigración á Cuba, porque no la considero tal emigración. Yo, que proponía á este Congreso que la emigración á Cuba aumentase y que desearía que la constituyesen principalmente los españoles, no puedo ahora combatir la salida de los españoles á Cuba, sobre todo si se dedican á la labranza, prefiriéndola al comercio. Pero sí llamo la atención del Congreso sobre la necesidad de dedicar más atención al cultivo de nuestras relaciones con los Estados-Unidos y otras repúblicas de América, que la que hasta ahora se ha tenido.

Sobrevienen cuestiones entre dos caudillos, impera en aquel país el cesarismo, ocurren disturbios, calamidades, etc., y nuestro país abandona á la fatalidad y á la desgracia á aquellas familias españolas, sin recordar que cuando nosotros hemos lamentado sucesos como la guerra de Africa y cuando hemos sufrido calamidades como la inundación de Murcia, la mayor parte de los capitales y de los recursos que han venido á cicatrizar las llagas de nuestro país han provenido de los españoles que están en América. Es cierto que se han formado asociaciones filantrópicas con carácter nacional, que acaso convendría que hubiera siempre y en todas partes; pero la intervención del Gobierno ha sido nula; y mientras que un ciudadano inglés puede recordar sus timbres de *cives romanus*, invocados por el mismo San Pablo, y que están escritos con caracteres de fuego en toda la extensión del continente, el ciudadano español no puede recordar que lo es, porque su Gobierno lo deja abandonado en esas regiones, que están empapadas en sangre y lágrimas de nuestros antepasados.

Los habitantes de Canarias van al Brasil á contratar con los dueños de la propiedad en aquel vasto imperio, y no reciben la paga de sus soldadas, aquellos socorros á que el esclavo tiene derecho y que consigue de su dueño, mientras que los trabajadores y colonos libres canarios que van al Brasil, se encuentran sin protección de ninguna especie. Y esto ¿en qué consiste? En que nuestros Gobiernos atienden principalmente á las cuestiones del interior y se olvidan de esa población procedente de nuestro territorio, de parte de nuestras familias, que ocupa tanta y tan dilatada extensión en el continente.

Es preciso, pues, llamar la atención del Gobierno para que proteja á aquellas sociedades y que no pierdan el carácter nacional, considerando que no están allí solo bajo la sombra del pabellón particular de aquellos pueblos; sino bajo la sombra del pabellón español, que también ondea en aquellos territorios de América.

Es preciso, además, llamar la atención del Gobierno hacia esas costas, que están casi á las puertas de casa, enfrente de

nuestras playas andaluzas, donde gran parte de la población va á consumir su sangre y á dar valor á la producción y á los terrenos de Africa. Y con esto, debe formarse al mismo tiempo la estadística de la emigración que nos falta, procurando que en ella exista una proporción semejante á la de Inglaterra, donde de 300.000 emigrantes los 100.000 son varones y el resto hembras, que se dirigen al Canadá, Australia y otros países. Con estas medidas, y procurando que los españoles no contraigan tantos lazos con aquellos países, es decir, que allí se queden y arraiguen, sino que vuelvan á la madre patria á traer el fruto de sus economías y trabajo, creo que de esta manera se habrá conseguido algo de lo que pedimos. En último resultado, es opinión particular mía (y considero que la de muchos ilustres miembros de este Congreso), que no sería justo pedir otra cosa al Estado, porque se trabarían los derechos individuales, y sobre todo, resultaría un mal para el país con las medidas y complicaciones que pudieran de este fenómeno social y político deducirse. Recordemos, señores, que la emigración no es solo la marcha de una persona ó familia del territorio en que nació á otro territorio, sino que obedece siempre á causas más profundas y generales. Remediando, pues, este mal, y procurando que los emigrantes tengan seguro auxilio, protección de las leyes y establecimientos donde puedan dedicarse á las tareas propias de su profesión ó industria, la emigración será un bien para el país que la reciba, y no será un mal (al menos grande é inmediato) para el país de donde salió.

Días pasados, uno de los oradores que me han precedido, os pintaba, no la España del pasado que todos conocéis, sino la España del porvenir; no la España de los grandes recuerdos, sino un magnífico ideal; pues este ideal se funda parte en la historia pasada, pero mucho más en la del porvenir. De los habitantes que constituyen nuestra raza, en 17 Estados y más de 50 millones, ¡cuántos se han sacado de este mundo antiguo y llevado al nuevo! En esto mismo veréis que, á pesar de que se les opusiera la Europa, han conquistado pueblos salvajes en América y Oceanía, lo cual ha transformado la humanidad,

porque aquellos salvajes ya son considerados como ciudadanos, que tanto pueden servir para proteger la industria y el comercio, como para continuar la marcha triunfante de nuestra raza á través de los mares y á través de los continentes, asimilando las poblaciones que se colocan á su sombra, no habiéndolas sometido como los norte-americanos ó los ingleses. Esta es, pues, señores, la España del porvenir; aquí está el foco, aquí la verdadera familia; pero las chispas que de este hogar se desprenden, constituyen nuevos astros é irradiaciones así para América como para la Oceanía, cuyos países pueden recibir el soplo de nuestra vida y de nuestra civilización, y aquellos individuos que existen en América tienen que volver sus ojos al hogar de la antigua familia, no pudiendo desprenderse del íntimo convencimiento de que llevan nuestros nombres y apellidos, y recuerdos de nuestra historia. Y si alguna vez queréis ser un antemural contra la raza sajona, es preciso que enarboléis una bandera, y esa bandera sea la española de Isabel la Católica, de Cortés, de Colón y de Pizarro; bandera que, si antes nos cobijó para la guerra, hoy debe atraernos y reunirnos para el comercio y para la civilización.

Veamos por un momento la condición de los emigrantes de nuestro país, de las provincias del Norte: los campos esquilmados, las cosechas aunque fueran abundantes sin poderse consumir, porque se carece de elementos de comercio, que apenas si los hay para la industria: las aguas de las cascadas y de los rios perdidas inútilmente sin que los artefactos viniesen á recoger esa gran riqueza; el viento circulando por los campos sin que levante las espigas de oro. ¿Qué han de hacer los que al mismo tiempo ven la mano del fisco y la diestra de la contribución que les arranca hasta el ultimo céntimo y á la vez ven tambien soñados horizontes de dicha en América, donde les esperan sus familias enriquecidas, donde tienen tierras en que establecerse y tampoco les faltan los elementos naturales que aquí se despilfarran sin aprovecharse ni servir inmediatamente? ¿Qué han de hacer en este caso? ¿No han de mirar otra madre mejor que España en aquellos países de América? Pero será inútil, señores, que pongáis trabas á la

emigración, como sería inútil que pretendieseis, á modo de otro Josué, detener la marcha del sol, si al mismo tiempo no se proporciona al emigrante, como antes os dije, los elementos de seguridad, de vigilancia y de protección para su industria, á fin de que la madre patria pueda decir de esos emigrantes lo que Roma decía de sus colonos, que eran siempre ciudadanos romanos donde quiera que estuviesen y que no se les podía imponer otras penas, que las que fuesen aplicables en la misma Roma. Pues así debemos decir nosotros ahora de los ciudadanos españoles, ó lo que es mejor, procurar que por todas partes les alcance la vigilancia de nuestro Gobierno, por todas partes, y sobre todo allí donde se hable la lengua de la patria, del país de donde salieron. Es preciso, señores, que de esta manera, por esta unión de leyes y costumbres, se preste el auxilio y termine la obra de la historia, y entonces tendréis, no digo en la fantasía, sino en la verdad lo que buscamos, la España del porvenir con límites marcados y con el mismo color en el mapa que nuestra península, la España donde se han condensado el trabajo de los misioneros, la sangre del guerrero y el sudor de los trabajadores é industriales. Esa España, señores, no es ningun ideal: está á nuestras puertas y si nos asiste voluntad ya formada y resuelta, volverá á ondear otra vez el pabellón de los españoles en aquellos montes y territorios, rico floron de la corona de los Reyes Católicos; allí tendremos como un trasunto de nuestro ser, y los emigrantes, que de nuestro país han salido, verán esta España como una resurrección de las conquistas de Isabel la Católica y de la civilización, que de una manera modesta protegió y adelantó Carlos III. Entonces esa España será digna de una tan gran felicidad, como la que no ha conocido ninguno de los otros países colonizadores, y de un brillante y espléndido porvenir; porque, señores, ¡maravilloso debe ser el futuro cuando ha sido tan grande el pasado! No perdamos la confianza; los tiempos que vienen harán que al Sur de América y al Norte de África no impere otra bandera que la de nuestra nacionalidad y tened por seguro, que si nosotros damos hoy siquiera un paso para

atravesar el Jordán, nuestros sucesores serán los que lleguen á la tierra prometida. He dicho. *(Grandes y prolongados aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Coello): No hallándose presentes los señores D. Miguel Lópéz Martínez, D. Meliton Martín y D. Zoilo Espejo, tiene la palabra el Sr. D. Luis Perdomo.

El Sr. **Perdomo** (D. Luis): Señores, reducido tiempo, asunto extensó, y atrevimiento, en primer lugar. son las tres ideas que asaltan en este momento á mi cerebro; y digo que reducido tiempo, porque tratar un punto tan extenso como es la emigración y colonización, en los quince minutos disponibles, sólo me permitiría que os dijese quince palabras. También digo atrevimiento, porque con otra frase no podría expresar cómo he venido á colocarme en este sitio, donde sabios y distinguidos oradores han derramado tanta semilla científica. Pero, señores, vengo á la voz de miles de séres que gritan unánimes: «¡nos morimos de hambre!» y emigran cual la langosta africana arrastrada por el *simoun*, á distintas partes del globo, dejando á sus hijos (báculo de su vejez) en absoluto abandono, quizá para siempre; dejando á sus esposas expuestas á perecer de hambre, como yo mismo las he visto en la isla de Fuerteventura, sin leche en los pechos con que alimentar á sus hijos, sin más que un miserable pedazo de una sustancia miserable, con que poder satisfacer su apetito. Yo las he visto abandonadas, hasta tal punto, que más bien parecían animales entre animales, y por otra parte dejando lo que un padre, lo que un sér quiere más en la tierra, á su patria, teniendo que estar subyugados á dominación extraña, y por consiguiente humillado el orgullo del honor que corre por su sangre española.

Ya veis, señores, á grandes rasgos, el estado tan tristísimo en que se halla la isla de Fuerteventura, esa isla española, conquistada en tiempo de Enrique III el Doliente, por el caballero normando D. Juan de Bethencourt, que fundó un pueblo que aún lleva su nombre: Bethancuria, asentada en la misma capital de las Canarias, antiguas Afortunadas. Yo, señores, he reducido á mi modo de ver, desde dos puntos de

vista, la emigración que se debe llevar á cabo. Primero, cuando el número de habitantes con que cuenta un pueblo es tan considerable, que la vida en él de esos mismos habitantes excedentes es imposible entonces (y este es un caso en que yo soy el primero en aprobar la emigración), la emigración debe llevarse á cabo. En segundo lugar, cuando tiene por objeto difundir la ciencia y hacer echar á nuestra raza raíces perpetuas, que es lo que nosotros debemos hacer, entonces apruebo la emigración; debemos aconsejarla porque no veo en ella sino ventajas para los pueblos y para el individuo que emigra.

No debemos dejar que los pueblos disminuyan, sino que por el contrario, debemos procurar que aumenten, porque de esto nace la riqueza, no porque los pueblos produzcan, sino porque de ellos nace el trabajo, sólida base de la industria, olvido del ocio, ese árbol que tantas raíces ha echado en esta pobre nación; pero lo grande no es extirpar lo sencillo, sino lo difícil.

Antes, señores, que una emigración vaya á colonizar, es indispensable conocer las leyes con que deben empezar la colonización: así, señores, debía yo empezar por decir que tenemos que colonizar á nuestras colonias en la isla de que me ocupo, Fuerteventura.

Si, según dijo el Sr. Costa en el discurso que pronunció en la sesión inaugural, colonizar es ilustrar, ¿puede llamarse colonizada en poco ó en mucho una isla en la cual no hay caminos para que al viajero sirvan de guía cuando anda de un pueblo á otro, ni un solo puerto donde pueda atracar el buque del navegante, ni un solo sacerdote que difunda las verdades de Jesucristo consignadas en el Evangelio? Esto no es colonia, es preciso colonizarla.

Cuba, la hermosa Cuba, según unos, la perla de las Antillas, según otros; el emporio de la riqueza y del comercio, según los más, ¿qué hubiera sido de Cuba sin el desarrollo de las repúblicas americanas? Pues lo que es la provincia de Canarias: dejad que entre en África la civilización y el desarrollo de la industria y del comercio y tendréis allí otra Cuba. Si no dejamos abandonados á los canarios, que emigren en

buena hora, pero que no digan: vengo en busca de un pedazo de pan que me niegan en mi tierra.

Si, según han dicho varios oradores que me han precedido en el uso de la palabra, el individuo que emigra dèbe ser de esos que toman cariño al país y no de los que van á especular y luego se marchan, ¿vais á consentir que los canarios, que tanto afecto tienen á su país, á la tierra que los viera nacer, emigren á lejanas tierras? No, señores, no consintáis que los canarios que, repito, quieren tanto á su tierra, que dan por España la última gota de su sangre, emigren; no los dejéis morir de hambre y sed.

Nelson, el héroe de Trafalgar, quiso dominarnos llevando allí una poderosa escuadra, pero los canarios, con un miserable y raquítico cañón, le echaron á pique la mayor parte de sus buques, le rompieron un brazo y le hicieron volver á su tierra, quedando la bandera española ondeando con el honor y orgullo con que siempre se ha alzado.

¿Es, como dicen, la causa de la emigración de Fuerteventura, el abandono en que tiene la naturaleza á aquella isla, ó sea la falta de lluvias? No; señores, no lo creáis.—Pero, ¿puede desarrollarse la agricultura, en donde no hay caminos, ni medios de traslación fáciles para sus productos? ¿Puede desarrollarse la Marina, si no hay puertos donde puedan atracar los buques, si no hay siquiera correos que nos comuniquen con la madre patria?

Resumiendo: admito y defiendo que la emigración se debe llevar á cabo bajo los dos aspectos que he indicado: siempre que tenga por objeto ilustrar y colonizar, difundiendo la ciencia á pueblos salvajes, y haciendo echar hondas y perpetuas raíces á nuestra raza; y cuando el exceso de la población sea tal, que ese número de individuos excedente no encuentre medios de vivir en ella, bajo cualquier aspecto en que se funde. Pero si la emigración es efecto del abandono en que se tiene á los pueblos, soy el primero que la combato, porque sucede que los pueblos se van destruyendo insensiblemente.

Yo, señores, ruego al Congreso colonial, que no eche en olvido la súplica que hace esa isla, que de 12.000 almas que

contaba ha quedado reducida á 2.500 ó 3.000: han gritado y no se les ha oído, sus voces han quedado sepultadas en las tranquilas aguas del Atlántico. Si este Congreso, con la elevada misión que tiene, tiende una mano de salvación á esos 3.000 infelices, entonces las bendiciones vendrán sobre vuestras cabezas, porque el soplo divino no tiene obstáculos ni límites. Y el día de mañana, si el navegante encuentra una isla desierta, no podrá decir: «estas que fueron tierras españolas son hoy campos de miseria y soledad, y sus hijos están llorando la pérdida de su patria y comiendo el pan en lejanas tierras;» y cuando las generaciones venideras registren en la historia una página tan brillante como la desarrollada por este Congreso de geografía mercantil y colonial, no tendrán más remedio que exclamar, como en la Asamblea ateniense: «habeis cumplido con vuestro deber.»—He dicho. *(Aplausos. Muy bien, muy bien.)*

El Sr. **Presidente** (Coello): El Sr. Abargues de Sostén tiene la palabra.

El Sr. **Abargues de Sostén**: Señores: Atrevimiento de parte mía es el usar desde esta tribuna de la palabra, porque además de no hablar bien el español, no soy orador; pero lo hago porque no he tenido tiempo de escribir un discurso para poderlo leer.

Muchos proyectos se han presentado sobre el sistema que debe adoptarse para colonización y emigración, y sobre exploraciones y misiones en Africa. Permitidme que desde esta tribuna diga que, á mi juicio, muchos de esos proyectos son solamente teorías, otros poco prácticos, y muchos difíciles de realizar.

Se ha comparado el Africa á otras regiones, tales como las Indias, América, China, etc., cuando tantas diferencias existen entre los habitantes de Africa y los de aquellos continentes.

Se han nombrado también desde esta tribuna muchos viajeros exploradores, entre ellos Specke, Grant, Burton, Livingstone, Baker, Lefevre, Petit, Vignaud, Bellefonds, marqués de Compiegne, Mateucci, Gessi, Marno, Antinore, Jewet, Serpa

Pinto, Brazza, Bianchi, Standley, Frespel, Cambier, Schweinfurt, Rohlfs, Stecker, Dutrieux, y otros varios. Me ha parecido extraño, señores, que mi distinguido amigo D. Joaquín Costa, al nombrar esos viajeros, sea por delicadeza, sea por olvido involuntario, no se acordara de que España ha tenido también viajeros exploradores, entre los cuales están los Sres. Iradier, Manrique, Bonelli, Jiménez, que, poco ó mucho, han hecho algo, y que merecían también un recuerdo desde esta tribuna.

Para concluir os hablaré de los exploradores.

Ciertamente os sorprendería ayer verme levantar á votar contra el proyecto de una expedición al Africa, á cuyo frente se pusiera el Sr. Iradier. Diré las causas principales que me indujeron á ello.

Toda expedición hecha al Africa central, que no sea apoyada directamente por el Gobierno, con 1.500 carabinas que la defiendan, no servirá de nada. Mucho quisiera deciros de las demás expediciones que á nombre de la nación se asientan en aquella tierra; pero no dispongo del tiempo necesario.

¿Cuántas expediciones se han reunido en Africa? Siete de Bélgica, y han tenido que desistir del sistema que se seguía, porque el explorador que iba al Africa siguiendo ese procedimiento, ni colonizaba ni fundaba tampoco factorías; expediciones de esa índole no dejan allí otro rastro que aquel que traza una nave en el Océano, y nada más; sin contar con las víctimas que dejan en aquel suelo, que están indicadas por tumbas y cruces que representan sacrificios inútiles.

Si me levanté también á votar en contra, no fué seguramente contra el Sr. Iradier, sino contra su proyecto. Yo apoyo, soy partidario de todas las expediciones que vayan al Africa; pero ¿qué podría hacer el Sr. Iradier con 10, 20 ó 30.000 pesetas que le dieran? ¿Qué harán otros viajeros con esa exigua cantidad? ¿Dónde encontrarán los brazos necesarios para, después de haber hecho la exploración, tomar posesión del sitio explorado, hacerse amigo de los indígenas, dar regalos á todos aquellos reyes y tribus? Pues no disponiendo de fondos para hacer todo esto, una expedición no sirve de nada.

Ahí tenemos la expedición de Bianchi. ¿Qué ha hecho? Nada

ó muy poco; y sin embargo — aunque es amigo mío lo digo — al volver á Italia lo aplaudieron, lo aclamaron y hasta lo condecoraron con medallas expresamente fundidas para él. Y ¿qué hizo? Nada, repito.

Ahí está Specke, en su última expedición; ahí está también Rohlfs, él mismo lo confiesa, y dice: «toda expedición que no vaya apoyada por el Gobierno; toda expedición que no vaya al Africa apoyada por bayonetas y que no tenga la cantidad suficiente para tomar posesión en el acto de los sitios que está explorando, no conseguirá nada.» No nos faltan, señores, terrenos en las costas africanas, de los que pudiéramos tomar posesión inmediatamente; lo que necesitamos es dinero y bayonetas.

Voté también contra las misiones, sin que por esto crea el Congreso que directamente estoy contra ellas. Nada de eso; lo que hay es que oí decir desde esta misma tribuna que el país de Guinea, cerca de Fernando Póo, era palúdico, malsano, y que los misioneros tenían que ir al continente antes que á Fernando Póo; ¿por qué? porque tienen que aclimatarse en el interior, pues de lo contrario se les condena á ser víctimas de las fiebres palúdicas; esto aparte de que pueden ser asesinados. Mucho se ha ponderado el sistema de las misiones, mucho su influencia y su poder, mucho su capacidad para la civilización del Africa; pero permitidme que os pruebe la exageración que esas ideas encierran.

He conocido particularmente á tres jefes de misiones africanas: monseñor Masalle, en 1881, que fué rechazado del Xoa; monseñor Carbó, jefe de la misión al Africa central, que quedó muerto en el alto Nilo con toda la misión y 14 monjas de la Caridad; y monseñor Tuvier, que pudo salvar de su última expedición 10 ó 12 misioneros, y á pesar de su predicación evangélica, en todo el Africa central no consiguió hacer un solo prosélito, porque el africano no admite reforma en su religión, no solamente en el Africa oriental, sino ni en la occidental. ¿Dónde están las pruebas de la catequización de tantos miles de musulmanes? ¿Dónde están esos musulmanes que han renegado de su religión? Se nos dice que son 100 millones,

y puede ser que lleguen á 20 ó 30 en junto, pero no más.

Ahí están las misiones del alto Egipto; ¿qué han hecho? Voy á leer un documento oficial que apareció en 1881; un periódico titulado *L'Egypte* (hoja egipcia), y hago un resumen para no cansaros. Dice así:

«Hace dos meses llegó á Egipto la noticia de las nuevas persecuciones por parte de los jefes abisinios contra los misioneros lazaristas franceses, que se hallaban en las fronteras egipcio-abisinias.

El vicario Monseñor Tuvier y varios misioneros han sido torturados y reducidos á cautiverio, siendo internados; las iglesias y casas saqueadas y quemadas; se nos afirma que el jefe de la expedición geográfica española, ha salvado y protegido los misioneros y su jefe.

Estas noticias han sido confirmadas por el cónsul de Francia en Massaua, y por una carta del viajero alemán Gerard Rohlfs, publicada por la *Gaceta Allgemeine-Zeitung* y reproducida por casi toda la prensa europea. Pero nada de nuevo se nos hace saber, porque la hostilidad de los reyes de Abisinia, Xoa, jefes gallas, somalis y de toda el África central hacia los misioneros católicos ó protestantes, es conocida de todos aquellos que se interesan en la civilización del África central y ecuatorial.

La actitud de los soberanos, jefes, feudatarios, ha sido y será siempre la misma, á lo menos por muchos años todavía, porque consideran enemigo del poder civil ó religioso al misionero católico ó protestante. Sabido es que apenas coronado, el actual rey de Abisinia, dió las órdenes más rigurosas para la expulsión de todos los misioneros lazaristas y protestantes de todo el territorio abisinio, haciendo quemar las misiones y perseguir á los misioneros.

Monseñor Bel y el conocido abate Stella que por largos años fueron jefes de las misiones del África central y oriental, que conocian á perfección los varios idiomas que en aquellos países se hablan, y todas las costumbres de los habitantes, han reconocido la inutilidad de todos sus sacrificios y fatigas diciendo en una obra escrita por M. Bel que las causas son la tendencia incontestable de aquellos pueblos á la religión

mahometana, á causa de una inclinación por instinto material, que difícilmente el misionero puede ni podrá vencer ó modificar.

En 1848. Fueron expulsados todos los misioneros católicos y protestantes, del Tigré, del Xoa y del Galla, sufriendo increibles persecuciones.

En 1849. En Enero, Ras-Obbéay quemaba y saqueaba las misiones edificadas por Monseñor Jacobi.

En 1853. La misión compuesta de un vicario y varios misioneros que se habían fijado en las tribus Gallas en el litoral del Mar Rojo fueron asesinados por sus propios neófitos.

En 1854. El cónsul de Inglaterra en Massaua, escribía á su Gobierno la inutilidad de los sacrificios hechos por los misioneros católicos, constando que igual suerte tenían los protestantes. En el mismo año las dos misiones edificadas en las provincias de Boghos de las cuales era jefe M. Jacobi fueron quemadas.

En 1856. Teodoros, en el apogeo de su poder, juró exterminar á todos los misioneros, influyendo y excitando á que lo imitasen todos los soberanos y jefes del Xoa, Somalis, Gallas, y del Kafa, llegando su influencia á hacer exterminar la misión anglicana en las costas de Zanguebar.

En 1850 y 1851. Obbéay expulsó de sus Estados á los misioneros diciéndoles «quiero artistas herreros y carpinteros, comerciantes que me traigan buenas cosas de Europa, pero no los que pretenden hacerme renegar la religión de mis padres!

El viajero Rohlfs dice que, en una conversación que tuvo con el rey de Abisinia, este le dijo:—«No quiero ni toleraré misioneros, sea cual fuere su religión; que vengan artistas y comerciantes; yo los protegeré y les daré facilidades para que se establezcan». Las mismas palabras me fueron dichas por el mismo rey en mi última expedición.

En 1849. Bas-cháh Ourad, rey del Xoa envió á la reina de Inglaterra la siguiente carta por medio del gobernador de Aden:

»Señora hermosa, os presento todos mis respetos; vos sabéis »que mi Padre era vuestro buen amigo, y yo, su hijo, lo soy

»también. Tengo que haceros reproches, porque á la muerte »de mi padre no me habéis escrito, ni enviado nadie... Espero »que no seréis negligente en escribirme: todas las cosas que »deseáis poseer os las enviaré, con mucho gusto, hasta Aden. »Os pido obreros hábiles que me hagan una corona, fundan »cañones, pinten cuadros, y me construyan palacios... los es- »pero.»

En 1850 y 1851. Obbeay pidió tambien artistas á Inglaterra, y una larga correspondencia se estableció entre el Negus y los Ras, el cónsul inglés, el Foreing-office y el gobierno de las Indias, para enviar una colonia de artistas al Xoa y Abisinia: la prisión del cónsul inglés Cameron fué causa de que no se enviaran.

En 1881. Como en 1830, 1846 y 1856 los soberanos y jefes feudatarios de esa parte del África, no han cambiado de opinión para con los misioneros.»

Este documento, que tengo á disposición de los señores que quieran leerlo, prueba de una manera muy clara que todas las misiones al Africa central y ecuatorial, desde 1822, no han servido más que para causar víctimas y enemigos; y hasta tal punto es esto exacto, que cuando allí llega un explorador comerciante, antes de que el africano tenga con él confianza se informa, y si es misionero el explorador, dice el africano: «ese viene á engañarme.»

El Sr. **Presidente** (Coello): Siento tener que advertir al señor Abargues que han pasado los cinco minutos y la presidencia no puede excederse en sus atribuciones; así, pues, suplico á S. S. que termine en menos de otros cinco minutos.

El Sr. **Abargues de Sostén** (D. Victor): Muchas gracias, Sr. Presidente; ya voy á concluir.

Creo, señores, que el mejor sistema de colonización en el África no es el sistema de misiones, sino la creación de factorías, que podrán ser útiles á la civilización, al comercio, á la industria para estrechar las relaciones de los países entre sí. El negociante que va al África es bien recibido por todos, porque lleva tejidos de algodón, pañuelos, quincalla, etc.; en ese tienen confianza porque ven que no va á decirles palabras sino

á llevarles productos europeos que le toman, dándole en cambio los productos que tienen sin saber qué hacer de ellos. Alrededor de ese comerciante ó negociante se reunirán poco á poco las tribus, se esparcirán por todas partes, llegarán esas tribus á tener confianza en el blanco y de seguro á entablar con él relaciones comerciales ó industriales. Si el misionero va al lado de la factoría, podrá adquirir también confianza; pero misioneros como se están enviando, con ese exclusivo caracter de misioneros, al frente de las expediciones, no lo creo conveniente en manera alguna.

En resumen, y vuelvo á leer, diré: «1.° Que toda expedición »mercantil y colonial hecha en nombre de la Sociedad Geo»gráfica, y apoyada por el actual Congreso, para cualquier »parte del África, especialmente donde España tenga posesio»nes, debe ser apoyada, siempre que se cuente con alguna se»guridad en las relaciones que se traten de entablar y se dis»ponga de fondos suficientes para no comprometer el éxito de »aquella.

»2.° Que á la expédición ó sociedad que presente esas ga»rantías la debe prestar el Gobierno todo su apoyo y enérgica »protección.

»Y 3.° Que el Gobierno debe hacer presente á todos sus re»presentantes en el África, que se hallan en el caso de proteger »y favorecer á los españoles que lleguen al lugar de su juris»dicción con el objeto de explorar, emprender relaciones co»merciales y fomentar el comercio y la industria de España.»

Señores, he concluido; no he hablado de memoria como muchos; tengo 37 años; 17 he estado en el África central y ecuatorial, así es que hablo por la práctica que de aquellas regiones tengo, y no os digo más porque no puedo extenderme; pero no procedo como Alejandro Dumas, que escribió un libro titulado *Tres meses en el Monte Sinaí*, y lo escribió sin haber salido de Francia. Lo que he leido aquí son datos completamente oficiales, y espero que serán aprobados por todos ustedes. He dicho. *(Grandes y prolongados aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Coello): El Sr. D. Blas Cobeño tiene la palabra.

El Sr. **Cobeño** (D. Blas): La casualidad me hace tomar parte en los debates de este Congreso. El tratarse de la conveniencia ó inconveniencia de la emigración y el haber viajado algo por el Sur de América, me pone en condiciones de, aun cuando de poca importancia, decir algunas cosas.

En primer término que estoy conforme con las conclusiones del Sr. Figuerola, y que estando conforme con ellas tomaré como punto de partida los hechos consumados, es decir, que consumados los errores que pudo cometer España en tiempo de Isabel la Católica, de estos errores he de partir para hacer las deducciones.

El tema que discutimos es el siguiente: ¿es conveniente ó no es conveniente la emigración? La emigración es conveniente, y es conveniente porque lo general es que emigren los individuos de las clases inferiores de la sociedad, y estos, al emigrar, adquieren una dosis de conocimientos, un grado tal de instrucción práctica que, por regla general, están imposibilitados para obtenerla en los países de que emigran. Yo he visto esto prácticamente; he visto á muchos de los habitantes de las aldeas más miserables y más insignificantes, ponerse en condiciones al poco tiempo de residir fuera de la patria, para emprender grandes negocios, concebir colosales proyectos y desarrollarlos mejor que si hubiesen estado una porción de años frecuentando nuestros mejores establecimientos de enseñanza. Y esto es, señores, porque ansioso el hombre de mejorar de condición y disfrutar de los beneficios que la civilización reporta, al abandonar la patria, al perder de vista los terrones que le vieron nacer y encontrarse aislado lejos de su familia, procura instruirse y hace esfuerzos sobrehumanos para conseguirlo, y esto le pone en condiciones de que, confiando en sí propio y no en los demás, haga milagros que casi son inconcebibles para los que no han salido de su país. Ahora bien: como estas afirmaciones parecerán á muchos de los dignos miembros de este Congreso tal vez exageradas, invención tal vez de mi amor por los países á que me refiero, como á pesar de todo lo dicho es cierto, procuraré probarlo.

¿Es conveniente la emigración? Sí, porque cada uno que

emigra se ilustra, y cada uno que emigra, además de ilustrarse, consigue llevar al país donde va los usos y costumbres del país de donde procede.

¿Debemos ó no en España hacer que la emigración tome determinado camino, prefiera nuestras provincias ultramarinas, ó continúe dirigiendo sus pasos á las repúblicas hispano-americanas, como hoy acontece, con la mayoría de los que abandonan la patria? Esta es cuestión distinta.

El Sr. Labra decía aquí que estas cuestiones no pueden separarse en nada de la política. Estoy perfectamente de acuerdo con S. S.; pero si yo hubiera de seguir el camino trazado por S. S., habría de decir al Sr. Labra una porción de cosas para que, haciéndose cargo de las acerbas censuras que habría de dirigirle por la política errónea á mi juicio que en nuestras Antillas está siguiendo, política que tan innumerables males ocasiona, pudiera defenderse y explicarnos el espíritu mezquino, la falta de lógica de que adolecen las ideas que con tanto entusiasmo y constancia defiende; pero por no encontrarse en el local no debo, no quiero decirlas.

No es la misión de los Gobiernos, ni debe nadie procurar, que la emigración vaya por tal ó cual camino; lo que únicamente debe hacer un país y mucho más el que se encuentra en las condiciones de España, es procurar obtener de esas emigraciones los resultados que no hemos obtenido hasta ahora por la inexperiencia, ineficacia é ineptitud de los que han regido nuestros destinos. Nosotros somos la metrópoli de diez y nueve naciones en que se nos llama hermanos, que hablan nuestro idioma, y que tienen nuestras costumbres, nuestros vicios y nuestras bondades: pues bien, los Gobiernos que hemos tenido, en vez de sacar provecho de esto, en vez de mirar á esas naciones como á hermanas, en vez de tratarlas con consideración, tendiendo á estrechar los lazos que con ellas nos unen, han hecho todo lo contrario, han procurado agriar los ánimos, ensanchar las distancias, crear mayores asperezas, y por último, dejan completamente aislados á sus nacionales.

Para que nosotros, que hemos tenido la fuerza de voluntad

de llevar al nuevo mundo nuestro idioma, nuestras costumbres, nuestra religión, la civilización íntegra de que éramos poseedores, para que nosotros, repito, podamos obtener las ventajas que puedan remunerarnos en parte de tantos y tan costosos sacrificios como en provecho de aquellos tan apartados como inmensos territorios llevamos hechos, es necesario que por la madre patria, que por la metrópoli no se creen los obstáculos que constantemente se crean, y que parecen creados para que nuestra industria y comercio no puedan desarrollarse. No há mucho todavía, hasta 1866, teníamos alguna marina mercante de altura, que hacía el comercio en la costa occidental del Pacífico, nuestros barcos catalanes y nuestros barcos gallegos salían de Barcelona ó de la Coruña é iban á San Francisco de California. Por falta de tacto en nuestro Gobierno y algo de ambición é injustificada soberbia de un pueblo del Pacífico, se cerraron aquellos puertos para nosotros, y nuestra marina mercante decayó de tal modo, que en la actualidad sólo cuatro barcos de mala muerte van á Montevideo y Buenos-Aires. ¿Y qué hacen allí? ¿Queréis saberlo? Pues voy á decíroslo. Llevan vino, azafrán y cuatro cosas que no merecen la pena, y cargan carne tasajo para alimentar los negros esclavos en la isla de Cuba: es decir, que nuestro comercio se ha reducido á la importación; no exportamos absolutamente nada, y no exportamos nada, aún cuando podríamos exportar con ventajas superiores á las demás naciones que hacen el comercio en el Plata; nuestros buques mercantes no tienen flete de retorno, gracias á nuestro malhadado sistema arancelario, de un país donde las 9 arrobas de trigo valen á tres duros, no exportamos nada ó poco menos; de un país, que es el primer productor en lanas y cueros, estas primeras materias se están llevando á los mercados de Amberes y de Burdeos; y en cambio sostenemos el comercio de carne salada, para que nuestros buques traigan después algodón y otros artículos de países con quienes no tenemos comercio ninguno de importación.

Pues bien: yo voy á citaros otro hecho que demuestra que las trabas que se ponen aquí al desarrollo de la industria y

del comercio, son la causa de que no obtengamos los resultados que obtiene Italia, que obtiene Francia, que obtiene Inglaterra de las naciones hispano-americanas. Hasta hace poco tiempo, y esto os parecerá raro, no se expendían en América toda, inclusa la Habana, más abanicos que los que se importaban de Francia, no se creía que hubiese posibilidad de importar de otros, hasta que á un fabricante valenciano se le ocurrió enviar un comisionista que hiciera viaje redondo, y entrando por Nueva York recorriera las Antillas, México y Centro-América, y dando la vuelta por el Pacífico y el Atlántico, terminara la excursión por Pernambuco: el resultado de esta excursión no pudo ser más satisfactorio, pues según creo vendió 140.000 docenas de abanicos, ó cosa por el estilo. ¿Qué es esto? Pues es muy sencillo: la demostración de que en América no hay conocimiento de los productos de España, y si no hay conocimiento de nuestras producciones mal pueden estas consumirse, porque no se consume lo que no se conoce: y demuestra al mismo tiempo, que, si, en vez de estarse lamentando de la emigración, se procurara hacer que esa emigración llevara el conocimiento de los frutos de nuestro país, donde quiera que fueran estos frutos constituirían una fuente de comercio y no tendríamos que ver con pena lo que acontece con otras naciones; Italia, por ejemplo, que no habiendo sido un pueblo colonizador, y perdiendo sus hijos al emigrar, su idioma y sus costumbres, ha habido año en que ha llegado á 80 millones de francos lo que ha recibido en metálico procedente de su emigración á la América que no se ha tomado el trabajo de conquistar. Pero nosotros luchamos con las preocupaciones de otros tiempos, que consisten en que continuamos creyendo que con las misiones religiosas puede hacerse algo de provecho y á ellas confiamos nuestros más preciados intereses, sin que para nada nos sirva la experiencia y sin tener presente los funestos resultados que estas nos dieron en todas partes donde las hemos utilizado: los que nos dieron en América y los que en la actualidad nos están dando en el Archipiélago filipino y en todas partes donde las empleamos. El nombre de las misiones llevan el Paraguay y los

territorios anejos; las misiones fueron las que se encargaron de llevar allí la civilización y el progreso, y lo único que les enseñaron fué el mas desenfrenado fanatismo. ¡Ah! desgraciado pueblo. ¡El pueblo más rico de las repúblicas del Sur América, el pueblo que se presta á la colonización de todos los países, ese pueblo fué exterminado, precisamente porque estaba influido por el fanatismo, única herencia que recibieron de los jesuitas: porque donde quiera que el carácter religioso impera, allí predomina la ignorancia, el fanatismo, la muerte. *(Muy bien, muy bien.)* Allí donde colonizaron las misiones jesuitas, allí tienen los españoles que ir á colonizar hoy, y allí donde ellos no enseñaron más que la servidumbre y el fanatismo, allí ha ido un ingeniero español, Cominges, á abrir un camino, desde La Paz, capital de Bolivia, hasta La Asunción, capital de el Paraguay. *(Muy bien, muy bien.)* Y allí donde no tuvieron más insignia radiante para explotar la humanidad que el desconocimiento, la anulación de la razón del hombre haciéndole creer que es el juguete de un sér mezquino y vengativo, que hace el daño por el placer de ejecutarlo, allí se ha levantado hoy una empresa de paisanos nuestros, para abrir una carretera desde la Paz de Bolivia, hasta las bocas del Amazonas. Estos merecerán bien de la humanidad á todas horas, porque llevan allí la vida, la civilización, el trabajo, la comodidad, el bienestar: los otros llevaban allí lo que sabéis y de lo que nosotros participamos todavía en España, por desgracia.

¿Es esto decir que yo sea enemigo de la religión? No; todo lo contrario: soy partidario de la religión, pero soy también partidario de que la religión no se inmiscue en los asuntos del elemento civil, porque si sigue inmiscuyéndose, entonces nos expondrá á sostener una lucha titánica de la que no tenemos necesidad, puesto que ha de costarnos la sangre del país y muchísimo dinero. *(Muy bien, muy bien.)*

Pues bien, lo provechoso para la humanidad y lo conveniente para la nación; como mayores beneficios se pueden obtener de nuestra emigración, es procurando que en España desaparezcan todas las trabas que imposibilitan el comercio

y la industria, haciendo que nuestros productos lleguen á todas partes del mundo. Nosotros poseemos mercados naturales para nuestros vinos, y, sin embargo, tenemos que venderlos á los franceses para que ellos los importen en nuestros mercados: de aquí resulta que no obstante ser españoles las tres cuartas partes de los vinos que se consumen en América, solo una quinta parte son importados como tales y el resto como franceses. Esto que nos pasa con relación á los vinos, nos sucede con lo demás artículos.

En cuanto á si hemos ó no de colonizar con preferencia — como decía mi amigo el Sr. Labra—los países salvajes, yo opino de otra manera: creo que ha pasado la hora de colonizar; estoy plenamente persuadido de que pensar en colonizar hoy es pensar en una tontería; y si aplicamos esto á las costas del Norte de África, todavía lo creo una tontería mayor. Hoy no tenemos necesidad de ir á colonizar el África. ¿Á asunto de qué? Y ¿para qué? Nosotros lo que debemos hacer es introducir la civilización por medio del comercio en África, tomando por base los puntos que en el día poseemos allí. Esta es nuestra misión: nuestra misión, como la de todos los pueblos civilizados, es abrir nuevos mercados á sus producciones; donde quiera que llega el comercio con él llega la ilustración, la civilización. Pero ¡ir á colonizar pueblos salvajes! Esto quédese en buena hora para Chile é Inglaterra que se han impuesto la misión de colonizar La Patagonia de la única manera que hoy debe hacerse, por medio de la educación y el comercio, y en cuya empresa están en competencia, porque si el uno manda todos los años misiones de 200 á 300 personas á la Patagonia con la misión de educar á los naturales, el otro á su vez manda misiones de otros tantos individuos con igual objeto, y se están haciendo una guerra constante, logrando de esta manera la instrucción de aquel pueblo, lenta si, pero sólida, siendo los resultados tan satisfactorios que hoy hay multitud de patagones que hablan perfectamente el castellano y el inglés; pero sin que hasta la fecha ni Inglaterra ni Chile hayan conseguido obtener una sola pulgada de territorio. En los países que están en condiciones de hacer esto, acepto per-

fectamente la idea; mas nosotros no nos hallamos en ese caso. Lo que necesitamos en primer término es darnos vida á nosotros mismos; pero, querer ser dueños de otros pueblos, es pensar en los tiempos de Don Quijote, suponer que nos encontramos en condiciones de correr aventuras, y necesario nos es creer que estamos en época más práctica.

Para terminar: á nosotros no nos conviene, económicamente mirado el asunto, dirigir la emigración á Cuba y Puerto-Rico. Á Puerto-Rico, porque tiene suficiente número de habitantes y solo le faltan leyes liberales que le permitan desarrollar su industria y su comercio; y á Cuba, porque—sensible es decirlo, señores—pero Cuba ha dejado de ser la perla de las Antillas. Además, Cuba, productora de azúcar, ha podido sostener la competencia y hasta luchar con ventaja mientras ha trabajado con esclavos, mas hoy, en que el Brasil en sus inmensos territorios de Pernambuco produce azúcar igual al que se produce en Cuba; en que el Paraguay, resucitando del sueño en que yacía, está en condiciones de producir el mismo azúcar que Cuba; en que la Confederación Argentina produce cerca de 200.000 toneladas de ese artículo; en que el Perú desarrolla esa industria cada día más, y en que Filipinas produce también tanto azúcar como Cuba, y por último, en todas partes se produce azúcar, en este concurso, digo, no puede entrar Cuba más que como uno de tantos productores, sin llevar más ventaja que al azúcar fabricado en Europa, al azúcar de remolacha; pero lo que es en el de caña, no es ya Cuba—repito—la única y exclusiva que lo produce, y por tanto, vendrá hoy al mercado con su producto como uno de tantos otros.

En consecuencia, si á Cuba le damos lo que le hace falta para su desarrollo, que es la libertad, aumentará su industria, su agricultura y su comercio, y no necesitaremos entonces dirigir allí nuevas emigraciones. Y, después de todo, ¿para qué? ¿Puede dar algo Cuba á la metrópoli? Nada, absolutamente nada: la metrópoli ha tenido la desgracia de crear allí una serie de canongías para sus paniaguados; estos han agotado ya la cabra, y esta se halla exhausta completamente.

En este concepto, insisto y propongo al Congreso, que como conclusión del tema que se discute, ponga lo siguiente: A España no incumbe dirigir las emigraciones á ningún lado, y puesto que ella tiene corrientes naturales, y una de estas corrientes es la América del Sur, le conviene, por todos los medios posibles, hacer conocer allí los producto españoles, para que por el consumo de estos, por el acrecentamiento de nuestro comercio con las antiguas colonias, venga la nación á resarcirse en parte de los perjuicios que ha sufrido con el descubrimiento de aquel continente.—He dicho. *(Grandes aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Coello): Tiene la palabra el Sr. D. Carlos María Perier.

El Sr. **Perier** (D. Carlos María): Señores; enfermo, contraje el empeño de venir á ocupar por breves momentos esta tribuna; y todavía convaleciente y apesarado, vengo á cumplirle. Acabo de dejar un lecho de dolor en mi propia casa; y no ha mucho, me separé de otro lecho mortuorio, el de un querido amigo y compañero: el probo, el consecuente, el integérrimo D. Fernando Alvarez. Sabéis todos que estaba invitado como yo á asistir á este Congreso, y como yo había aceptado esta que reputo alta é inmerecida honra. ¡Ya no podrá venir á desempeñar su encargo; y séame permitido por la Presidencia y por el Congreso, séame permitido poner en vez de sus palabas, estas pocas mías, que sirvan para honrar su memoria!

En tales circunstancias, señores, ¿qué he de hacer yo para cumplir el empeño, á que antes aludía? No vengo á cumplirle pronunciando un discurso; vengo á cumplirle haciendo un acto de respeto y adhesión á los hombres de ciencia y á la noble juventud estudiosa, que va siempre en pos de ellos.

El objeto de este Congreso es á mis ojos tan importante que paréceme á mí, que si por este modo se siguieran estudiando las cuestiones que atañen á los intereses verdaderos de nuestra patria, se podría sacar de las tareas que nos ocupan grande provecho. Y pasemos ya al fondo de nuestro asunto.

De un punto concreto estoy encargado de hablar, y voy hacer sobre él brevísimas consideraciones: de las emigraciones

en España, sus ventajas y sus inconvenientes, y del rumbo que conviene darles en bien de nuestra patria.

Inútil es, señores, advertir que la emigración en sí misma no es otra cosa que el movimiento internacional de la población humana; la emigración en sí misma no es un bien, ni es un mal: las emigraciones son un bien ó son un mal según las circunstancias del pueblo del emigrante y de los pueblos en que inmigró. En España es muy fácil considerar las emigraciones; porque pueden reducirse á corrientes muy señaladas y ya bastante conocidas. Hay una corriente que lleva por ejemplo la población de Galicia á Portugal; pero el trabajo que llevan consigo los gallegos, al trasladarse á Lisboa ó á Oporto y á los demás puntos importantes de Portugal no viene á ser, ni más ni menos, que el trabajo que traen á la corte, cuando aquí vienen, para hacer los pequeños ahorros, con que luego intentan, y muchas veces consiguen, ser felices, volviendo á los hogares de sus queridas montañas.

Las verdaderas emigraciones que son de considerar en España pueden reducirse á dos. La emigración cantábrica y la emigración de Levante.

A la emigración cantábrica va unida la de las islas Canarias: á la emigración de Levante, la de las islas Baleares.

Todos sabéis, señores, que la emigración cantábrica tiene su rumbo señalado más allá de los mares, y va á buscar las ponderadas tierras de América, en dondé le ofrece la imaginación una ganancia pronta y exuberante, con la cual se tienta unas veces la codicia y se consuela otras la desesperación: la corriente que va de Levante deja sus resultados en más próximo continente; también sabéis todos que va á las provincias francesas de Africa.

Hay en la emigración cantábrica un carácter especial que la hace respetable en un punto, y la hace considerar digna de la mayor execración en otro. El primer carácter es aquel que lleva hombres de nuestras provincias del Norte avezados al trabajo, amantes de él, perseverantes en el trabajo mismo, á establecer nuevas formas de este trabajo, con las cuales logran su fortuna y á la vez desarrollan nuevas industrias en el país en que in-

migran; esta es la parte respetable, la que da muchos resultados á favor de muchas personas, si bien á otras las hiere con el desengaño, cuando menos lo esperaban.

Pero tiene la emigración cantábrica una nota que es de reciente aparición; una nota, no solamente de inmoralidad, sino de criminalidad notoria; nota que ha sido ya señalada por todas las almas nobles, no sólo de los confines á que me refiero, sino de todo el resto de España; y es el establecimiento de empresas que van á buscar en nuestras provincias del Norte, y sobre todo en Navarra, una especie de enganche astuto, solapado, insidioso, de las hijas de nuestro pueblo, para trasladarlas, con engaño muchas veces, casi todas, abandonando el hogar paterno con fines dignos de la mayor execración. Ha clamado ya Navarra, está clamando todos los días, acerca de este abuso, que se repite; y al notar en una emigración este carácter, no se puede menos, si se trata de los verdaderos intereses españoles, de señalarle. Sí, en la emigración cantábrica, á la cual me refiero, hay un hecho punible, que es necesario prevenir y castigar: prevenir, advirtiendo á todo el que menester sea, el peligro en que se halla de caer en este cebo que se pone á su codicia, á su inexperiencia, á su misma imaginación exaltada; castigar, porque la corrupción de menores, todos sabéis que está prevista en nuestro Código, y que, con arreglo á él, se puede y se debe perseguir esa industria criminal.

Pero hay en la emigración de Levante otros caracteres que conviene señalar á su vez. La emigración de Levante está constituída principalmente por nuestras provincias de Almería, Murcia y Alicante; son las provincias á las cuales, con un dictado por demás doloroso, se las viene señalando de antiguo con el nombre de *serenísimos* reinos por las pertinaces sequías que sufren; «serenísimo reino de Murcia» se le llama á aquel en que se meció mi cuna, y «serenísimos reinos de Almería y Alicante» pudiera llamárseles á las dos provincias convecinas.

La falta de lluvias, ya proverbial allí, no procede solamente como por algunos se cree, del descuaje de los montes; pues tiene además de esta causa ciertas otras que se pueden llamar geográficas y geológicas. Porque en lo más estrecho del mar

Mediterráneo viene del continente africano y de sus inmensos desiertos una como perturbación, que llega á influir sobre nuestra costa fronteriza de ese continente, lo cual contribuye á dar el carácter que allí se nota de irregularidad á las lluvias, y á los beneficios, que con ellas se obtienen de la agricultura.

Es además indudable, que existieron allí antiguos criaderos de mineral, que conocieron los cartagineses, que conocieron los explotadores romanos, y que vienen conociendo los explotadores desde entonces hasta nuestros días en la forma abundante que todos sabéis y que constituyen la riqueza de esas poblaciones, que al lado de nuestra Cartago-nova se han ido levantando; es indudable que el combustible, en otro tiempo en que no se conocía el carbón mineral, era preciso buscarle en la producción forestal; y el combustible, talado una vez y otra y desarraigado para alimentar esa industria minera, ha sido causa de que aquellas montañas se queden completamente rapadas y tras de eso vengan las alteraciones meteorológicas, que en todas partes donde se sufre esta primera desgracia vienen como consecuencia inevitable.

Y esto lo apunto de pasada, porque si fuera un poco más largo el tiempo que se concede para estas observaciones, que por parte mía no forman un discurso, entonces sería conveniente indicar las maneras de remediar el mal que esto produce. Está ya indicada la repoblación de montes; y es una de las primeras y más urgentes necesidades en todos esos puntos que adolecen de sequía. Pero hay una consideración más notable que hacer respecto á la emigración de Levante al continente africano. Si la emigración tuviera enfrente una posesión española; si tuviera enfrente un territorio neutral ó un territorio virgen, al cual fueran los españoles por su propia iniciativa, llevados por su amor al trabajo, movidos por sus esperanzas, á trabajar, á colonizar, á comerciar, y se les dieran garantías, entonces yo me expresaría de otro modo; pero, señores, la costa de enfrente, á la que nuestros naturales emigran, es una colonia extranjera, un territorio que la vecina Francia, en nuestros mismos días, desde el año 1833 próximamente en adelante, ha colonizado, que está acrecentándose

prodigiosamente y que sirve de puente para llevar su civilización á toda aquella parte del continente africano. A la nación vecina corresponde esa que podríamos llamar provincia nuestra, puesto que damos nuestra sangre que allí se utiliza. Para la colonización de la Argelia la sangre francesa es completamente inútil, pues los franceses no tienen la sobriedad, ni la resistencia al calor, ni el hábito de rudo trabajo que nuestros naturales de la Península. Pues bien; esa población creciente, que ha de producir, no sólo la ocupación de una gran parte del territorio africano, sino el acrecentamiento del poderío de Francia, que enfrente de Tolón y Marsella tendrá posesiones á las cuales podrá ir casi instantáneamente, ese es el impedimento que ha de oponer obstáculo de un lado á nuestro porvenir en el África, como por otro lado le opondrá Inglaterra, si un día se apodera de Tánger. Esto último está lejos de ocurrir, porque Inglaterra ha tomado ya posesión de otro punto de África que le importaba más y que vale muchísimo más; pero de todas suertes, la observación que estoy haciendo viene á demostrar que, por causas que en España existen, por desgracia, para los habitantes de nuestras provincias de Levante, hay, no una emigración de población exuberante, excesiva que va á llenar espacios vacíos, huyendo de donde está apretada y molesta, no; sino que va atraída por la administración francesa, que les ofrece allí aliciente á nuestros naturales, á promover la prosperidad de una nación vecina, en daño de nuestros propios intereses, en daño de nuestra propia tradición y casi de nuestra providencial misión en ese continente africano.

Es considerable el resultado de la emigración española en esta parte del África; y si la presidencia y el Congreso me lo consienten, voy á señalarle con un solo ejemplo.

El Sr. **Presidente** (Coello): Permítame el Sr. Perier le advierta que precisamente terminan ahora los diez y seis minutos, desde que S. S. tomó la palabra, y la presidencia tiene el sentimiento de suplicarle que se concrete, para lo cual le concederá otros cinco minutos.

El Sr. **Perier** (D. Carlos María): Me parece que en ellos podré cumplir el objeto de la indicación de la presidencia.

La isla de Menorca llena todos los alrededores de Argel; vive Argel de los servicios, que estima en mucho, de los menorquinos. Menorca, por los años de 1830 y siguientes, empezó á dar su contingente de emigrantes á la Argelia, porque los buques que de Francia iban allí, establecieron con mucho tino su escala en Mahón; 20.000 menorquinos constituyen hoy la inmigración argelina; la mitad de la inmigración española, en dos provincias, Argel y Constantina; y los otros 40.000 españoles que ocupan la provincia de Orán, última de las tres que constituyen la Argelia, son murcianos y almerienses.

Pues, bien; Menorca, que en el censo de 1829 tenía 40.000 habitantes, se había quedado en 1846 con 23.000: es decir, casi con la mitad. ¿Qué quiere decir esto? Que la población de Argel, emporio de la colonia francesa, se forma á expensas de la sangre española, con el empobrecimiento de provincias tan preciosas para España, como entre otras son las Baleares; y, señores, es necesario no olvidarlo, y voy á concluir con esta observación: las naciones, como los individuos, tienen una misión que llenar en la vida, para que esta no sea estéril ni ingloriosa; es una finalidad, como la de todo ser, que tiene razón, que se mueve por ella, por la moral y por la justicia, y el realizar esas civilizaciones á que cada nación aspira entra, como factor principal, en el desarrollo de la humanidad. Es indudable que cada nación civilizada suele tener su punto de mira en una nación salvaje, y nosotros tenemos nuestro punto providencial de mira, en el continente africano; que hubo almas españolas que atisbaron ya con penetrante mirada esa misión civilizadora nuestra; y que, si después de tener allí establecidos los presidios que tenemos, de costarnos los esfuerzos que nos cuestan y haberlos ensanchado no há mucho con una guerra verdaderamente heróica, no aprovecháramos esa base de operaciones, que tanto ha de facilitar el que se lleve allí el desarrollo de nuestros intereses, y de los verdaderos intereses de la civilización, aunque apretados ya por la derecha y por la izquierda, á causa de la actividad de otras naciones, vendrá á caer un estigma sobre nosotros por ese des-

cuido; y nuestra misión en África quedará, no solo convertida en esterilidad, sino acaso en ignominia. Las naciones que á ciencia cierta, conociendo sus destinos, no aprovechan los momentos que tienen favorables para procurar llenarlos, dejan en la historia una lección tristísima. España no se halla en este caso; España puede y debe hacer un esfuerzo para que la emigración que de nuestras provincias de Levante va á la colonia francesa, se dirija á nuestras posesiones de África, en la forma y con los medios (no fáciles en verdad, ni de inmediata realización, pero no imposibles tampoco) que el celo y la ilustración de este Congreso y del gobierno y las Cortes juzguen conveniente señalar.

Yo, por consiguiente, propongo las conclusiones siguientes:

1.ª Las emigraciones por sí solas no son ni buenas ni malas en absoluto, sino modo natural de esparcimiento y refluencia de la humanidad en unos ú otros organismos sociales.

2.ª Las emigraciones primordiales de España redúcense á dos: la de la costa cantábrica y Canarias hácia América; y la de las provincias de Levante (y antes las Baleares) hácia el África.

Respecto de la 1.ª, débese á toda costa evitar el tráfico inmoral de mujeres jóvenes seducidas para la emigración (hasta aplicando el código penal á las empresas y agentes seductores, sin perjuicio de los demás medios gubernativos eficaces para prevenir el daño) y ofrecer en Cuba alicientes de inmigración, que llamen allí á los emigrantes españoles.

Tocante á la 2.ª, se debe evitar la emigración al extranjero, promoviendo en las provincias de Almería, Murcia y Alicante, por una ó varias leyes especiales, el urgente desarrollo de caminos, canales y pantanos, que neutralicen el efecto de las sequías; y preparar sesudos proyectos de población y de ensanche de nuestras posesiones del *norte* y *occidente* de África, para recibir y atraer á los emigrantes españoles, que hoy van á beneficiar con daño nuestro la colonia extranjera de Argel, Constantina y Orán, y los de Canarias, que van á la América del Sur.

Y perdonad, señores, que asuntos de tal monta resulten en

mis labios tan ligeramente tratados, ya por la angustia del tiempo que el reglamento concede, ya por la pobreza del ingenio de quien ha solicitado y agradecido tanto en este corto tiempo vuestra atención y benevolencia. *(Grandes aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Coello): No estando presente D. Gualberto Gómez, tiene la palabra el Sr. D. Manuel Sanz y Benito.

El Sr. **Sanz y Benito** (D. Manuel): Perdonadme, señores, que yo intervenga en esta discusión en que tantas eminencias han tomado parte.

Bajo tres puntos distintos ha sido considerado el tema «la emigración.» Primero, «la emigración es un mal y el Gobierno debe restringirla, cohibirla en cuanto pueda.» Segundo, «la emigración es un mal, pero el Gobierno no debe reprimirla ni coartarla, porque esto sería atentatorio al derecho.» Y, tercero, «la emigración es un bien y el Gobierno debe dirigirla, debe encaminarla.»

Dícese por los que han sostenido el primer punto de vista que la emigración es un mal, y como prueba palmaria y evidente de estos males que la emigración causa presentan nuestra decadencia, durante el siglo XVII y la desproporción de población, en cuanto al territorio de España, si se compara con la enorme población de otras naciones europeas.

Señores, creo que la consideración del hecho histórico, ni la diferencia enorme de población, en comparación con la de Francia, Inglaterra y Alemania, no aduce nada. Las causas de la decadencia de España, en el siglo XVII, todos lo sabéis, y creo que de ninguna manera puede incluirse entre estas causas que originaron la decadencia española, la emigración al nuevo mundo. Si bien esta emigración, en alguna proporción despobló nuestro territorio, fué porque no hubo virilidad, ni energía bastantes para resarcir esa pérdida de población que á otros continentes se iba.

De la despoblación de España, durante los siglos XVI y XVII, no puede ser causa, repito, la emigración á América de muchos españoles: otras causas, de todos conocidas, causas más importantes, pueden explicar perfectamente la decadencia, durante el siglo XVII, y posteriormente, en nuestra nación. Si

dijéramos que emigraron aquellas libertades municipales y los restos de la civilización de la Edad Media, cuando se entronizó el despotismo, diríamos que, no por emigrar los cuerpos, sino por emigrar las ideas civilizadoras, vino la decadencia de España.

Todos recordaréis que há poco, cuando la catástrofe de Saída se levantó un clamor general diciendo ¿por que no se ha de restringir la emigración? ¿Por qué no se prohibe á esos infelices que vayan á esas tierras tan inhospitalarias las más de las veces? Porque el Gobierno no puede tomar cartas en el asunto: hace cuanto puede para evitarlo, pero ¡ah! señores, los hechos vienen á confirmar lo inútil de este sistema. Aquellos mismos emigrantes que iban á Argelía en busca del sustento que no les daba la patria española, después de acaecidos aquellos lamentables sucesos que todos recordáis, vinieron á sus lares patrios, regresaron á las provincias de Levante puesto que de ellas eran los más: ¿y que sucedió? que á pesar de estar todavía las tríbus insurrectas de Bou-Amema en la Argelia, á pesar de la inseguridad de los hogares que allí dejaron, volvieron á aquel país. ¿Por qué? Porque aqui no encontraban el pan preciso para su sustento, porque no encontraron medios que el Gobierno y la nación les negaban, y á pesar de la inseguridad tuvieron que emigrar á aquellos países que tan mal se habían comportado con ellos.

¿Qué prueba esto? Que prohibir la emigración, más que nada es un crimen, pues á pesar de las penalidades y miserias que puede encontrar el emigrante que reemigra; si en su país no encuentra los medios que para vivir necesita, no tiene más remedio que volver á emigrar al país de que antes marchó.

En España se prometieron entonces obras publicas, carreteras, ferrocarriles: ¿y qué sucedió? La apatía española es proverbial y todos lo sabéis: que aún no se han cumplido esas promesas.

¿Podrá sostenerse con estos datos que la emigración es un mal, y que al serlo, el Gobierno debe prohibirla? No; de ninguna manera. Si es un mal, el Gobierno es impotente para remediarlo, y por consiguiente es un crimen el coartarla.

Pero, señores, no solamente no creo que es un mal, sino que es un bien, y os convenceréis de ello si reparáis en la historia. En otros pueblos mejor que en España podría aducirse ese argumento, pero no aquí donde la civilización se debe á pueblos inmigrantes. Desde los fenicios hasta los judíos, todos los pueblos que han inmigrado nos han traído sus conocimientos hasta en la parte más material, como la salazón del pescado y el laboreo de minas. ¿Y á quién es debida toda la libertad individual que los bárbaros nos trajeron? A pueblos emigrantes también; por donde vemos predominando siempre el elemento civilizador de los pueblos inmigrantes para darnos con su savia, la libertad y el progreso.—Por consiguiente, señores, decir que la emigración es un mal, es decir una cosa que no está confirmada por la historia.

La emigración puede ser considerada bajo tres puntos de vista: bajo el punto de vista del individuo que emigra, de la patria de donde sale y del punto adonde emigra y se establece.

El individuo que emigra de una nación adquiere conocimientos, como ya se ha dicho esta tarde, se ilustra, y se civiliza más: al punto adonde va á parar le presta su idioma, su carácter, su actividad, su energía; y la patria de donde procede y de la cual sale, que al parecer queda deshabitada y desamparada de sus recursos, lejos de esto recibe siempre sus recursos, porque deja lazos, deja familia á la cual unas veces llama y otras veces viene y siempre procura amparar, cuyos lazos de solidaridad hacen más que todas las leyes efímeras y son una prueba patente de estos mismos lazos que establece ese emigrante con la patria de donde salió. Por consiguiente ni bajo el punto de vista del emigrante, ni del de la patria de donde procede, ni del país adonde se dirige, puede ser la emigración considerada como un mal.

La despoblación que ocasiona la emigración se debe á que el país no tiene virilidad, y á otras causas, como puede verse en la historia de la decadencia de España en el siglo XVII. Pues qué ¿se quiere que después de haber vivido en la holganza durante mucho tiempo, en vez de trabajar, recibiendo los productos de America, se quiere aún que España y todo país

donde existan emigrantes sea un país próspero y tranquilo? De ninguna manera.

¿Cuál es, pues, el deber de todo Gobierno en lo tocante á la emigración? Vigilar para evitar abusos, como sucede en nuestra patria, lo mismo en la emigración de Argelia que en la de América. El Estado únicamente tiene, en mi pobre concepto, no el derecho, sino el deber de velar por la seguridad y la moralidad, haciendo que se cumplan los pactos celebrados con las Compañías para la seguridad de los individuos emigrantes; más que derecho es un deber y este deber es no solamente para el emigrante de cualquier sexo y edad, lo tiene todo Gobierno para los mismos individuos cuando los quiere llevar en calidad de soldados á sus mismas colonias. Si el Gobierno debe ejercer vigilancia respecto á la moralidad ó inmoralidad que pudiera haber en los individuos que emigran á la Argelia y al África, debe también vigilar para prohibir la especulación y el soborno en esa saca ó leva continua de soldados á Cuba y Filipinas, y así como el Gobierno tiene ese deber en lo tocante á los que han de cumplir su empeño en Ultramar, tiene el deber de velar para que no existan coacciones ni cohechos de ninguna clase. Repito que más que un derecho es un deber del Estado la vigilancia por la seguridad de los individuos que emigran.

Partiendo de este punto, de que en manera alguna podemos considerar la emigración, en principio, como un mal, sino como síntoma de males existentes en el país, que por otra parte el país no sabe ó no puede remediar, ¿qué medios conviene adoptar para favorecer la emigración española? Los hechos se imponen; los resultados hasta ahora apetecidos y hasta ahora obtenidos han sido sin duda contradictorios. Se ha pretendido encauzarla, á veces se ha pretendido restringirla y la emigración ha saltado como río que se desborda, por esas corrientes naturales en los puntos donde se la ponen obstáculos. La emigración española busca los puntos mejores, busca la Argelia, la América y todos aquellos donde está la misma raza, se habla el mismo idioma y se profesa la misma religión; y creo que teniendo estas corrientes naturales, lo que debe hacerse como

más conveniente es encauzarlas, dirigirlas y no prohibirlas ni restringirlas.

Y respecto de la colonización de que aquí se ha hablado ayer, diré, que el adelanto ó grado de civilización de un pueblo más ó menos restringido, más ó menos impelido por leyes opresoras, depende, á mi entender, de las leyes favorecedoras que se implanten allí donde vayan los colonizadores. Creo, señores, que la colonización española si ha de dar algún resultado, no puede guiarse por los principios del sistema antiguo, porque estos principios han dado como resultado una enorme desproporción entre sus ventajas y sus inconvenientes. El sistema de colonización española en absoluto, por medidas de represión ó por medio de las misiones religiosas, nos ha ahogado en América y nos ha agobiado en cualquier punto donde hayamos ido. Si pretendemos, no colonizar, sino civilizar; si pretendemos influir en la esfera de la vida y realizar los ideales más nobles de la actividad humana, ha de ser trayendo á los tiempos presentes todo el espíritu que informa estos mismos tiempos; pero de ninguna manera retrocediendo á tiempos pasados y queriendo implantar instituciones, leyes y procedimientos que ya dieron todos sus resultados. Así, pues, respecto de las misiones en África y en América, todos hemos visto sus resultados escasos y efímeros, y de ningún modo debemos servirnos de ese procedimiento, porque si *colonizar* dice lo mismo que *civilizar*, no se debe ir á oprimir ó á vejar á un pueblo, pues eso no es civilizarle, es ir á esclavizarle, y esto haríamos indudablemente, si quisiéramos seguir el ejemplo de tiempos pasados. El sistema de la asimilación, especializado en los puntos donde los colonizantes van, paréceme que es el mejor y el más práctico; porque si se pretende que el colonizador al ir á un punto determinado, prescinda de su personalidad, prescinda de los derechos adquiridos, para restringirse y ser oprimido y vejado, en manera alguna podrán dar resultado estas colonizaciones: la historia de los tiempos presentes y pasados lo patentiza y manifiesta bien evidentemente.

Para concluir, señores, creo que tampoco ha de ser preferi-

ble el sistema seguido por la raza anglo-sajona en todos los puntos donde va, sino el sistema, no ya de represión, sino de libertad, no ya en ningún modo por medio de limitaciones, sino por la ciencia y por la caridad, y nunca por la crueldad mal tratamiento en toda serie de órdenes. El sistema de la asimilación ha de dar sus grandes y benéficos resultados siempre que por medio de la agricultura, de la industria, del comercio y de la civilización, en fin, se pretenda extender el espíritu de la metrópoli; pero no restringiendo á los colonizadores, ni en su vida privada, ni en su vida pública, contra derechos, contra libertades y contra recursos que puedan conseguir. De suerte, que la madre patria no los debe tratar como pueblos enemigos—como nosotros lo hemos hecho con nuestras colonias—no los debe considerar como pueblos extranjeros, sino como hermanos, porque aún cuando viven en países distantes; hoy día, que no existen las distancías, merced á la civilización del siglo XIX, es preciso unirnos y envolvernos en los lazos de la misma ley, de la misma raza, de la propia lengua y de la propia nacionalidad.—He dicho. *(Aplausos prolongados.)*

El Sr. **Presidente** (Coello): Habiendo usado de la palabra todos los que la tenían pedida conforme al Reglamento, para ocuparse en este tema, los señores ponentes tienen derecho á consumir un turno, y yo suplico á mi queridísimo amigo, el Sr. D. Laureano Figuerola, que use de dicho derecho, porque le oiremos con sumo gusto.

El Sr. **Figuerola** (D. Laureano): Señores: Los dignos individuos de este Congreso que han tenido la bondad de discutir el tema con que la Mesa me honra dándome el encargo de explanar, han presentado atinadas observaciones, pero el Congreso advertirá que, todas ellas siendo importantísimas, tienen un carácter parcial que en nada empecen á las proposiciones sentadas en el dictamen que se ha discutido; porque hubo observaciones del Sr. Maldonado Macanáz, que más bien se referían al dictamen del Sr. Labra: el Sr. Marqués de Zafra manifestaba su noble deseo de que España se hallase más poblada de lo que lo está en la actualidad, y presentaba datos

estadísticos muy pertinentes, exponiendo cómo Bélgica tiene 185 habitantes por kilómetro cuadrado, cuando España no tiene más que 33, á lo que solo me permitiré objetar un hecho, y es que si toda España estuviese poblada como la huerta de Valencia, tendríamos 200 millones de habitantes en la Península; pero como esta tiene diversas condiciones climatológicas y no todo el país está regado como la huerta de Valencia, ni hay en todas partes la aptitud agrícola de los hortelanos de esa comarca, no cabe aplicar ese sistema en España, ni esperar tanta multiplicación de habitantes en territorios españoles, tales como los páramos de Leon, y desde la latitud de 40 á 36 grados. Ofrece dos aspectos España: el Norte tiene abundancia de aguas y escaseces el Mediodía. La despoblación de Murcia, de Almería y de una parte de Alicante, ¿á qué obedece? A la grande y continuada sequía, porque muchas veces pasan cinco y seis años sin que llueva, y de aquí que muchos habitantes de estas provincias se trasladen á las que ellos llaman *las costas de enfrente*, á buscar trabajo en Argelia que no pueden encontrar en una tierra sedienta y unos campos infecundos. De aquí, también, que esas idas temporales de los españoles al Norte de Africa, no contradicen en nada las conclusiones de mi ponencia, porque tenemos la demostración en nuestra misma patria, y otros hechos, además, de las condiciones climatológicas que prueban cómo se ha poblado ahora España y cómo se ha despoblado. En tiempo de los Reyes Católicos había nueve millones de habitantes; al concluir la dinastía Austriaca en 1700, no había más que seis millones y medio; hubo, pues, una pérdida de dos millones y medio. No era esto debido al simple hecho de la emigración (que constituía un factor no despreciable) sino la consiguiente desgracia de la amortización, de la *mano muerta* que había secado las fuentes de la producción del país y había disminuido los pobladores.

Observaciones por el mismo estilo y de importancia suma, hacía, sino me engaño, el Sr. Cubeño, conviniendo con las conclusiones de mi dictamen.

Nada diré de mi amigo el Sr. Balbín de Unquera, que ha de-

mostrado una completa conformidad con las ideas de la ponencia.

El Sr. Perier marcaba también la corriente de la emigración; y el último señor que ha hablado, el Sr. Sainz Benito, indicaba que el hecho de la emigración, sus condiciones y circunstancias se imponen.

Pero como resultado total, ¿ha habido alguno de los señores oradores que haya dicho que se pueden poner puertas al campo; que la emigración puede ser impelida ó impulsada? Ninguno. ¿Por qué? Por un hecho sencillo: deseamos que no emigren pobladores de España y deseamos que vayan pobladores á Cuba, es decir, que no queremos que de aquí emigren, y sí que allí inmigren de otras naciones y eso no puede ser; es lo que dice Pascal: «verdad de un lado del Pirineo y mentira del otro lado.» No puede haber ningún principio científico en este terreno. Si es bueno que no salgan emigrantes de España, no puede solicitarse ni decirse que vayan inmigrantes á Cuba, porque eso sería despoblar otros territorios; luego el principio es que la emigración ó inmigración estén sujetas á leyes generales, superiores á las disposiciones de los Gobiernos y que cualquiera disposición que en este sentido se dicte, como ha dicho el Sr. Sainz Benito, se sobrepondrá á aquellas otras de carácter legislativo que en igual sentido se den. De aquí que puedo sostener la primera proposición de mi dictamen, y ruego al Congreso que se sirva votar: «La emigración es un hecho constante de la humanidad que no puede ser atajado ni impedido por ningún medio empírico de efecto pasajero é inseguro.» Y como consecuencia del hecho, el derecho. «El derecho de ir y venir, de entrar y salir de una nación, de importar ó exportar el capital y el trabajo, no está limitado en ningún pueblo culto, sino respecto á los criminales que sufren una pena, á los locos secuestrados en manicomios, ó por el servicio militar ó marítimo en los plazos á que se obliga á prestarlo á la juventud de cada nación.» Esto es tan evidente y de suyo tan claro, que también espero merecerá la aprobación del Congreso; porque, ¿qué otra limitación puede imponerse al hombre para que deje de salir de un territorio? La servidum-

bre personal ó el secuestro que hay que imponer á personas faltas de razón, ó el servicio que al Estado sea debido, según la constitución de cada país. Pero en otros casos, ¿cómo puede decirse al emigrante: «No quiero que salgas de este recinto?» ¿Hay alguna ley—si se ha dictado—que haya producido resultados prácticos? Yo no la he encontrado y las veces que se hayan dictado disposiciones, en cierto sentido, son experimentos, son más bien consejos y los consejos evidentemente serán oportunos, si como indicaba el Sr. Perier, se trata de un tráfico inmoral con jóvenes á quienes se llena de ilusiones para que salgan de su patria (Navarra) y vayan al continente americano. Aparte de que si son jóvenes, muy jóvenes, estarán bajo la patria potestad y solo cuando sean mayores de edad podrán salir por su propio derecho; mas mientras permanezcan en la patria potestad, lo que hay que hacer es persuadir á los padres para que no se llenen de ilusiones con la esperanza de que vayan sus hijos á enriquecerse en otros territorios; que esos consejos se den y se vigile el cumplimiento de los contratos, como ha hecho Inglaterra para la emigración á los Estados-Unidos; que se diga que ha de haber un metro cúbico de espacio en el buque para cada emigrante; que el buque deba ser registrado, que deba tener la necesaria cantidad de provisiones para el viaje calculado, todas esas disposiciones están muy en su lugar y es menester que el Gobierno las adopte; pero esas son condiciones, no para anular un contrato, sino para su estricto y religioso cumplimiento, lo cual es materia completamente distinta.

Cuando yo he leido hace pocos días, que algunos emigrantes que iban hacia el Perú y Chile, hubieron de detenerse en el Plata y pedir el amparo de nuestro cónsul, en su lugar estaba entonces el amparo que dicho cónsul les dispensó, si el contrato del transporte del buque *A* ó del buque *B*, se había dejado de cumplir; pero todo esto, para el público ilustrado á quien me dirijo es sencillamente cuestión de cumplimiento de las condiciones de un contrato, mas no imposibilidad de que el contrato exista.

Desgraciadamente en la prensa periódica muchas veces se

confunde, hasta se ataca la emigración por los abusos que en los contratos de esa índole se observan. Una cosa es el derecho humano de ir y venir y otra es el hacer respetar el cumplimiento de las cláusulas de un contrato que entre partes se haya celebrado.

La tercera proposición que someto al Congreso, dice asi: «Los Gobiernos no deben atribuirse el derecho de dirigir las emigraciones, solo pueden estimular el espíritu público con la difusión y propagación de noticias que procuren sus agentes en extraños territorios y hacer respetar el derecho de los nacionales que en otras naciones funden factorías, establecimientos comerciales ó colonias.» Harto caro ha pagado España en alguna ocasión el hacer respetar ese derecho, porque es de observar que hay emigraciones permanentes y emigraciones temporales. La emigración vascongada en el Perú y en Chile, allí en Tambo, hizo que nuestros buques fuesen á llenarse de gloria y de honra nuestros marinos, pero también estérilmente. Y ¿para quién? Para vascongados que exigían soldados y fusiles que los defendieran, siendo así que ellos no querían servir al país. Las emigraciones temporales producen estos efectos en ciertos casos. Aquí se ha citado lo de las costas de Argelia, que respecto á las emigraciones á Argel, bien se puede decir que no es oro todo lo que reluce, porque había entre aquellos emigrados de Saida, presidiarios escapados de Ceuta, había españoles que dejaron de cumplir y de prestar el servicio que la nación les exigía, entrando en las filas del ejército, ¡y para estos se provocaban conflictos con naciones vecinas! De suerte, que las emigraciones temporales son menos de desear que las permanentes; pero la verdad es, que sean temporales ó permanentes, el Gobierno debe procurar el respeto del pabellón y de los nacionales, allí donde establezcan sus comercios, factorías ó establecimientos mercantiles.

Sobre esta idea de comercio y factorías, si no me engaño, el Sr. Abargues de Sostén ha introducido una cuestión que el Congreso observará no he tratado y es la de los viajes de exploración, que localizándolos, me parece que los dirige sobre el Africa, y otro señor, que creo es oriundo de Canarias ó hijo

de alguna de aquellas islas, ha hablado también de emigraciones, de que son objeto algunas de dichas islas, por causas locales que ha indicado perfectamente.

La cuestión de las exploraciones, cuando son científicas, no hay más que alabarlas; pero suponer que solo pueden hacerlas los Gobiernos, no convengo con el Sr. Abargues. Casi todas las exploraciones polares que fueron hechas en busca de los restos de Franklin, se han hecho por particulares y asociaciones y no por los Gobiernos. Lady Franklin ha fletado buques por su cuenta, antes de que fuese auxiliada para ello por el Gobierno inglés. El célebre Stanley en sus exploraciones al Africa, las ha hecho, no auxiliado por el Gobierno de los Estados-Unidos, sino por un periódico poderosísimo de New-York; él fué en busca de Livingstone y no lo hizo con dinero de los Gobiernos. Por consiguiente, venir á pedir exploraciones científicas con dinero del Gobierno español, creo que sería un dinero mal gastado; lo que le importa á España, es concentrar todo su trabajo y acción en el propio país; que no estamos en época de expansión. Yo felicito al marino Sr. Concas, que con perfecto conocimiento en la materia, indicaba que aun cuando nos pertenecen más de 100 leguas de costa en Borneo, no debemos tener empeño en colonizarlas. Tratemos, señores, de fecundar nuestro propio suelo; tratemos de hacer esos caminos y esas obras que Canarias pide, como pide la Península, como reclama Cuba, como necesita y pide Filipinas y bien cierto es que en los territorios que tenemos ocupados hay espacio, extensión y riqueza todavía para muchos millones de hombres. Por consiguiente, yo no aconsejaría nunca las exploraciones científicas por cuenta del Gobierno. Que asociaciones particulares, que este mismo Congreso busque y procure auxilios para las exploraciones científicas, perfectamente; yo lo aplaudo; pero no aconsejaré—repito—que vayamos á recargar el presupuesto del Estado con estos gastos; que harto trabajosa es la vida del Estado y esos fondos debe destinarlos á otras materias más importantes; no he de aconsejar que se grave el presupuesto, cuando condeno que en él se abran partidas, por ejemplo, para carreras de caballos. No;

el presupuesto debe gastarse cicateramente, por céntimos, en aquello que sea indispensable, en provecho de la seguridad individual y prosperidad de los españoles. Exploraciones científicas, háganlas los países ricos y cuando nosotros lo seamos, también sabremos hacerlas, como las hemos hecho en los pasados siglos. *(Muy bien, muy bien.)*

El Sr. **Presidente** (Coello): Ya puede comprender S. S., habiéndole yo excitado á que tomase la palabra, con cuánto sentimiento me veo precisado á recordarle que han pasado los quince minutos; así es que le suplico se concrete S. S. para terminar en los cinco minutos restantes.

El Sr. **Figuerola** (D. Laureano): Voy á concluir con las cuatro proposiciones sometidas á la aprobación del Congreso.

Dice la 4.ª: «Creación de colonias penitenciarias en puntos lejanos de la metrópoli, debe ser absolutamente condenada como funesta bajo todos sus aspectos.»

En el dictámen está contenida, aunque en breves frases, la razón de condenar la creación de colonias penitenciarias. El Ministerio de Ultramar, preguntó al de Gobernación respecto á la creación de una colonia penitenciaria en Fernando Póo, y aquel Centro dijo que, además de la roturación de las islas, los gastos que imponía una colonia penitenciaria en Fernando Póo serían tales, que habría dinero suficiente con lo que allí se tendría que emplear para crear en la Península las colonias penitenciarias que son necesarias en todo el territorio.

«La colonización oficial solo puede ser ejercida provechosamente para los que están bajo la tutela del Estado como los expósitos, y en beneficio del Estado mismo, con manifiesta ventaja de la región donde fueren trasportados los colonos.» La razón de contar con los expósitos, es que los que hay en los establecimientos de Madrid, Barcelona, Sevilla y todas las grandes capitales, cuestan cada uno de ellos hasta la edad de veinticinco años, por lo menos una peseta diaria; vegetan allí, adquieren toda la debilidad de constitución propia de los establecimientos hospitalarios y de expósitos, y el Gobierno, que tiene la tutela de esos expósitos, podría llevarlos á te-

rritorios españoles donde la idea de su origen oscuro desaparezca para ellos y se dignifiquen, se levanten, se conviertan en propietarios y se robustezcan. He aquí, pues, una inmensa riqueza que utilizada en esas regiones españolas representaría al mismo tiempo un alivio para nuestros presupuestos de la Península.

No tengo más que decir, sino rogar al Congreso que, como espero de su benevolencia, se sirva aprobar las conclusiones sometidas á su deliberación. *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Coello): No hallándose presente el señor D. Rafael María de Labra, que tendría derecho á rectificar también y resumir en cierto modo la parte relativa á su ponencia, concederé la palabra por espacio de cinco minutos á los señores que lo soliciten.

El Sr **Marqués de Zafra**: Pido la palabra.

El Sr. **Perier** (D. Carlos María): También la pido, Sr. Presidente.

El Sr. **Presidente** (Coello): La tiene el Sr. Marqués de Zafra.

El Sr. **Marqués de Zafra**: Antes de comenzar á exponer lo que considero oportuno en este momento, insisto en el ruego que ayer hice al Sr. Presidente, de que me concediese la palabra por algún tiempo más que los cinco minutos que el Reglamento otorga para rectificar.

El Sr. **Presidente** (Coello): Permítame el Sr. Zafra le diga que va á ser imposible que la presidencia acceda á esa pretensión, porque hay gran interés en que concluya esta discusión y se dé cuenta de las conclusiones pendientes de votación, toda vez que mañana ha de celebrarse la sesión de clausura de este Congreso.

El Sr. **Marqués de Zafra**: Si ese es el motivo, no tengo nada que objetar; realmente el Congreso nada pierde en no oirme todo lo que pensaba decir. Voy, pues, á usar de la palabra en los brevísimos minutos que el Sr. Presidente me concede.

Comprenderéis, señores, que pedir que dentro de tan cortísimo tiempo diga yo algo siquiera, de lo mucho que exige materia tan vasta como la que nos ocupa, es pedirme un imposi-

ble; es como si se me exigiera que dentro de un vaso vertiese el mar; asi es que voy á limitarme á hacer un ligerísimo resumen de mi pensamiento.

Señores, por cuanto ayer os he indicado; por lo muchísimo que omití, ya que era posible exponer en veinte minutos cuanto sería necesario para formular acerca de las emigraciones y de la colonización un pensamiento completo, traducido en un plan general, con fin racional y científico y con soluciones armónicas para los problemas íntimamente relacionados entre sí, y por el examen de las conclusiones del sabio Sr. Figuerola (nada puedo decir de las del Sr. Labra por no haberse repartido el dictamen impreso), se demuestra que dichas conclusiones—que apenas contienen más que una serie de negativas ó uno así como *Syllabus* de lo que los Gobiernos *no pueden hacer* en aquellas materias—son deficientes; pues, por importante que sea tal *Syllabus*, lo es bastante más, en mi humilde concepto, formular el *índice* de algunas *bases* indiscutibles referentes á emigraciones, á inmigraciones y á colonización, de los *grandes males* que las emigraciones y la imperfección de nuestras colonizaciones vienen ocasionando, de *sus causas* y de *lo que se debe hacer* para evitar aquellos males y *no quedarnos cruzados de brazos ante las desdichas de la patria.* Tengo el honor de proponer en su virtud, como adicionales y en algún punto modificatorias de las del Sr. Figuerola, las siguientes conclusiones:

BASES.

1.ª La emigración, aunque tiene ventajas, es en definitiva perjudicial al país de que se emigra cuando este no se halla total y densamente poblado, por ser indudable que los emigrantes dejan allí donde viven la mayor parte de cuanto producen, y no ser menos evidente que las naciones en tanto son y valen en cuanto tienen mayor número de habitantes y por lo mismo de inteligencias, de fuerzas y de riquezas que, en proporción en cierto modo análoga á la geométrica y con relación á su densidad, atesoran los habitantes de cada país por

la mayor extensión y el superior perfeccionamiento que, en armonía con la densidad de la población, adquieren las ciencias, las artes, la agricultura, la industria, el comercio y el trabajo en general.

MALES.

2.ª El hecho de la emigración *á suelos extranjeros* es, por varios conceptos, singularmente perjudicial á España; la cual —aunque ni en los arranques de su genio, ni en sus ciencias, ni en sus artes, ni en sus armas, ni en su lengua, ni en su literatura, ni en la extensión de su territorio, ni en su natural riqueza, ha tenido ni tiene cosa alguna que envidiar á los pueblos más adelantados de la tierra—ni como potencia europea, ni como potencia colonizadora posee las fuerzas, ni puede acometer hoy las empresas que debiera (á pesar de que sus hijos contribuyen al Estado con mayores sumas que los de casi todas las naciones más poderosas), quizás tan solo porque su población metropolitana es próximamente de tres á seis veces menos densa que la de las principales naciones europeas y colonizadoras.

CAUSAS.

3.ª El hecho de la escasa población total de España, á pesar de existir en ella comarcas muy pobladas, estriba en la despoblación de algunos grandes territorios de nuestra Península, que fácilmente se harían ricos y en los cuales sería rapidísimo el desarrollo de la población metropolitana y el de la riqueza nacional, según las leyes estadísticas, si afanosamente se adoptasen todas las disposiciones necesarias para lograrlo.

REMEDIOS.

Aumento de la población metropolitana.

4.ª Conviene conseguir el rápido desarrollo de la población metropolitana española y aun atraer sobre ella la inmigración.

Al efecto debe procurarse principalmente:

Con sujeción á un plan general, racional y científico, y con exclusión de todo favoritismo, extender, con especialidad en en los territorios hoy despoblados, las comunicaciones en general, las vías fluviales y las obras de seguridad contra inundaciones, de saneamiento y de regadío de terrenos: todo al amparo de bien entendidas leyes que, excitando y utilizando cuanto sea dable la iniciativa individual y con la mayor posible descentralización dentro de lo prudente, además de contribuir á la realizacion de lo dicho;

Abaraten las subsistencias,

Atiendan á la higiene,

Fomenten el arbolado en los terrenos públicos, particulares yermos y baldíos.

Faciliten la equitativa división de las grandes propiedades.

Remedien el *absinteismo* ó sea la ausencia de los propietarios de los campos ó pueblos en que radican sus haciendas.

Quiten todas las trabas perjudiciales á la agricultura, á la industria y al comercio, facilitando su ejercicio.

Atiendan á las obras públicas en justa medida.

Permitan generalizar toda clase de medios de locomoción, abaratar los trasportes y llevar á los últimos lugares, por los motores mecánicos carreteros, la civilización poderosa del vapor.

Y, por todos los medios posibles, faciliten la higiénica urbanización, la colonización, y con ella el desarrollo de la población rural, principalísimo factor de la moralidad pública y privada, de la seguridad personal en los campos, del respeto á la propiedad y de la total y más perfecta explotación de las fuentes de riqueza de un país.

Emigraciones é inmigración.

5.ª Debe procurarse también hacer innecesarias las emigraciones peninsulares, evitarlas, en lo posible, sin atacar á la libertad de nadie; dirigir las que sean inevitables hacia

colonias nuestras y atraer á ellas la inmigración en general, y especialmente la emigración extranjera.

Será conducente al efecto:

Proporcionar dentro de España, por los procedimientos indicados en la conclusión anterior, á los que en lo futuro pudieran ser emigrantes, los medios de lograr los elementos de vida y aun de prosperidad, que los que emigran van á buscar en lejanos y quizás mortíferos países;

Impedir todos los abusos que tienen lugar en la emigración, al prepararla, en los contratos, durante los viajes y en la llegada á los puntos de destino;

Fundar colonias nuevas, análogas en su situación y condiciones á aquellas á que la experiencia demuestra que se dirigen la emigración de nuestras provincias de Levante, la vascongada y la galáica, ya que la de Asturias es la única que suele encaminarse á colonias españolas;

Hacer más apetecible que cualquier otra la emigración á nuestras colonias, mediante la realización en estas de cuanto aconsejen los buenos principios de colonización, y facilitar dicha emigración á ellas.

Colonización.

6.ª Conviene, principalmente, para lograr la acertada formación y el rápido desarrollo de las colonias:

Mejorar el régimen de las ya constituídas y formar las que ahora se constituyan, con el mismo espíritu asimilista de las sabias leyes españolas de Indias, armonizado con las exigencias de la época, y otorgando toda la descentralización administrativa, compatible con la unidad nacional y el estado de cada colonia;

Sanearlas cuanto sea posible;

Utilizar el trabajo de los penados, que conforme á las leyes deban ocuparse en tales trabajos, para abrir las comunicaciones y ejecutar las obras públicas que al Estado corresponde hacer y sin las cuales son imposibles la seguridad individual,

el desarrollo de la población, especialmente la rural, y el regular ejercicio de la agricultura, la industria y el comercio;

Facilitar—por bien reguladas distribuciones de las personas que están bajo la dependencia ó tutela del Estado, cesiones de terrenos, subvenciones reembolsables y otros medios—el establecimiento, según los puntos, de colonias militares, agrícolas, y de penados corregidos ó corregibles, y de sociedades, compañías ó establecimientos científicos, industriales y mercantiles;

Utilizar todos los medios de moralización;

Procurar la exhibición del estado de las colonias en exposiciones que den estímulo y ocasión á perfeccionamientos y salida de productos;

Difundir por todos los medios imaginables la noticia y consiguiente atracción de cuantos elementos de vida y prosperidad ofrezca cada colonia española;

Y excitar de cuantas maneras sea posible la iniciativa particular, origen el más fecundo de prosperidad en las colonias.

Auxilios legales.

7.ª En el orden legal contribuirían poderosamente á la realización de cuanto en las anteriores conclusiones dejo indicado:

La inmediata formación de un *Código rural*, de un *Código urbano*, de un *Código de los medios de comunicación y trasporte*, de un *Código de las obras públicas*, de un *Código de la agricultura*, y de un *Código de la industria*, por los cuales desaparezca el caos de las disposiciones actualmente en vigor sobre estos ramos y lleguemos en todos ellos á la unidad legislativa, única, completa y armónica.

Procurar la continuidad de la codificación y del perfeccionamiento de todos y cada uno de los códigos, sin perjuicio de la unidad de los mismos, creando organismos especiales encargados de su constante mejoramiento sucesivo;

Introducir en las leyes sobre expropiación forzosa y en las

fiscales modificaciones encaminadas á disminuir el *absinteismo* y á facilitar el desarrollo de la población rural, de la colonización y de la urbanización.

Por último creo patriótico hacer presente que sobre casi todo lo que se expresa en estas conclusiones, tengo redactados *proyectos*, humildes como míos, que me hallo dispuesto á facilitar á quienes puedan utilizarlos, por si en ellos encuentran algo aceptable. *(Prolongados aplausos).*

El Sr. **Presidente** (Coello): Yo suplico al Sr. Marqués de Zafra que si tiene alguna conclusión que formular se sirva entregarla á los señores taquígrafos, porque no puedo permitirle que se extienda más.

El Sr. Marqués de Zafra ha empleado diez minutos en vez de los cinco que el Reglamento concede.

El Sr. **Marqués de Zafra**: Yo agradezco mucho al Sr. Presidente la paciencia y benevolencia que conmigo ha tenido. He terminado.

El Sr. **Presidente** (Coello): El Sr. Maldonado Macanáz ha pedido la palabra por algunos minutos. Tiene S. S. la palabra.

El Sr. **Maldonado Macanáz**: Seré brevísimo, señores. Mi propósito, al usar de la palabra en esta ocasión, es sencillamente evitar al Congreso que incurra en una contradicción.

La proposición 4.ª del Sr. Figuerola condena en términos verdaderamente categóricos la deportación penal. Dice la proposición 4.ª del Sr. Figuerola que la colonización penal es funesta: pues bien, el Congreso ha votado ayer que el empleo de los penados en la colonización puede ser útil tratándose de Fernando Póo.

Yo creo que puede evitarse la contradicción, distinguiendo entre lo que realmente es distinto, es á saber, la deportación penal, la colonización penal y el empleo de los penados en los trabajos. La colonización penal puede ser atacada ó defendida: indudablemente es costosa como toda empresa de colonización; pero el empleo de los penados en la colonización, en los trabajos preliminares de ella, ha sido siempre útil, y no creo que sea rechazado hoy por ninguna potencia colonizadora.

Por lo tanto, si el Sr. Figuerola hiciese la aclaración que

pido en la base 4.ª, la proposición habría perdido su carácter absoluto y además se habría evitado al Congreso la contradicción de que acabo de hablar.

Presidente (Coello): Tiene la palabra el Sr. Figuerola.

El Sr. **Figuerola**: Creo que es injusto aumentar la pena, sometiendo al penado á esos trabajos, y como esto ha sido ya demostrado en todas partes, y también en nuestro país por una insigne escritora, doña Concepción Arenal, en un libro premiado por la Academia de Ciencias morales y políticas, no puedo reformar la proposición 4.ª

El Sr. **Presidente** (Coello): El Sr. Perier tiene la palabra.

El Sr. **Perier**: La emigración, es cierto, no se prohibe por los Gobiernos; y los emigrantes irán, unos con un sentido materialista, diciendo: *ubi bene, ibi patria;* otros con un sentido patriótico irán por el mundo diciendo, *civis hispanus sum.*

Pero si el Gobierno no puede prohibir las emigraciones, puede y debe, en mi concepto, evitarlas por medios indirectos cuando sean nocivas, y dirigirlas á puntos convenientes cuando sean extraviadas. En este sentido propongo de nuevo las conclusiónes que yo formularía como resultado de esta discusión, y en la cual se notará la diferencia de mis opiniones con las del Sr. Figuerola, que tanto respeto, como S. S. sabe.

1.ª El Gobierno no puede oponerse directamente á las emigraciones, pero sí puede y debe evitarlas cuando son nocivas, ó dirigirlas cuando son extraviadas. 2.ª Las emigraciones de la costa Cantábrica de España y de las Canarias van extraviadas para los intereses españoles, y deben dirigirse á Cuba, por lo mismo que nos importa la emigración allí. 3.ª Las emigraciones de las costas de Levante van extraviadas también porque van á fomentar los intereses de un país vecino en Africa, con detrimento de nuestros intereses, y por consiguiente deben inclinarse á nuestras posesiones de la misma Africa.

Nada más tenía que decir por vía de rectificación.

El Sr. **Presidente** (Coello): Tiene la palabra el Sr. Villavaso.

El Sr. **Villavaso**: Voy á usar de la palabra por uno ó dos

minutos para expresar el sentimiento apesarado de un grupo de vascongados aquí presentes, al escuchar de labios tan autorizados como los del Sr. Figuerola la afirmación que ha hecho respecto á un acontecimiento que no es exacto, históricamente considerado, como lo demostraré en el tiempo que pienso abusar de la paciencia del Congreso.

Hemos escuchado con profundo dolor, viniendo de un sabio tan eminente y de estadista tan distinguido, hemos oído con profunda pena la afirmacion de que los hechos de los vascongados en Tambo provocaron la guerra gloriosa del Pacífico tan heróicamente sostenida por la marina militar española. Respecto de los hechos de Tambo, las memorias contemporáneas y los documentos diplomáticos demostraban que, si tuvieron en aquellos sucesos participación algunos, muy pocos vascongados, pudieron tenerla también en igual número y con más intención y gravedad otros españoles naturales de diferentes provincias.

Los vascongados que pertenecían á la colonia española de Perú y Chile en todos tiempos, como ahora, se han distinguido por su laboriosidad, su inteligencia y su espíritu de empresa y han contribuído grandemente á civilizar, fomentar y engrandecer los países por ellos habitados.

Respecto al hecho de que los vascongados pidieron soldados que los amparasen, y en cambio ellos no daban su sangre al país, á pesar de que creo que no se debe discutir contra las resoluciones de la soberanía nacional, de las Cortes, debo decir que amparadas estaban las Provincias vascongadas por la ley de 25 de Octubre de 1839, decretada al término de una guerra fratricida de siete años en que el elemento liberal vascongado estuvo á la altura de la resolución patriótica más generosa. Cuanto á la conducta de los vascongados en esa misma guerra, aquí habrá valerosos oficiales de aquella armada gloriosa, que recordarán la participación que tuvieron los tripulantes vascongados de algunos buques de guerra; marineros enérgicos y diestrísimos, de gran voluntad y forjados de acero para los trabajos y peligros del mar, que emularon con los mejores marinos de las otras regiones españolas.

Creo, señores, que al tratarse del porvenir de la potencia hispano-americana y de las colonias que aún conservamos, no es oportuno, no es discreto, no es justo, ni históricamente exacto, el prescindir de la influencia que la raza vascongada ha tenido en la formación de ese glorioso y grande imperio colonial; influencia que aún dura lo mismo en los países que han recobrado su independencia y su libertad, como en las colonias que España conserva. Y podéis verlo en el ejemplo que, tanto en la última guerra fratricida de Cuba, como en las demás conmociones y agitaciones que han estallado en la colonia española, ofrecieron los vascongados, que no han economizado ni su sangre, ni su dinero, ni su entusiasmo, ni el gran espíritu español que siempre ha alimentado á aquellos naturales, aunque hayan creído que dentro de las leyes debían conservar rigorosamente los derechos que la nación les había reconocido en las Cortes del reino, y que los Reyes de España, desde los más grandes, desde los más potentes, con toda la pujanza y esplendor de su gran autoridad soberana, habían respetado hidalgamente, manteniendo las relaciones de mutua consideración y patriotismo que han contribuído más que nada á la conservación de la paz pública en estas recientes épocas desdichadas, en que otras naciones, y otros intereses, y otros elementos de perturbación política, nos han traído sucesos y días azarosos que nosotros deploramos profundamente y de cuyos hechos han nacido anchas y profundas heridas que manan torrentes de sangre en aquellas montañas, que todavía han de ser y serán siempre las mensajeras del comercio y de la civilización en todos los mares y los guardianes más inflexibles y decididos de la independencia y de la integridad nacional en las fronteras del Pirineo. *(¡Bravo! Muy bien, muy bien. Grandes aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Coello): Tiene la palabra para rectificar el Sr. D. Laureano Figuerola.

El Sr. **Figuerola** (D. Laureano): Comprendo perfectamente el noble espíritu que ha inspirado al orador vascongado. La defensa que ha hecho de su país es muy digna de aplauso, y yo uno el mío á todo lo que el Sr. Villavaso ha manifes-

tado; pero téngase en cuenta que yo no he tratado la cuestión vascongada sino en el terreno de que las emigraciones temporales son más fatales que las permanentes y perpetuas. Acerca del mismo hecho de Tambo, por ejemplo, yo tengo la más profunda convicción de que los vascongados que estaban en Chile y en el Perú, han sido la causa eficiente de aquella inmensa desgracia; y como esa es una convicción profunda mía, en nada ofendo al patriotismo, dignidad y respeto que me merecen los vascongados, ni á los altos hechos que registra su historia.

No tengo más que decir, aunque agregaré que lo que he querido expresar es, que unos vascongados (como podrían haber sido de Valencia ó de Cataluña, de donde yo soy), fueron la causa de aquella lucha, de aquella guerra que ha terminado con el concierto de todas las naciones. El hecho lo considero exacto y por esto he afirmado la influencia que ejercen esas emigraciones y las obligaciones que imponen á los Gobiernos. Nada más he querido decir, sin que fuera mi ánimo rebajar en manera alguna á una provincia hermana, como lo son todas las de España. He dicho., *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Coello): No habiendo ningún otro señor que tenga pedida la palabra, se declara terminada la discusión sobre el tema quinto.

Advierto á los señores socios que han tomado parte en este debate, que pueden pasar á conferenciar algunos momentos con la Comisión de conclusiones.

Circunstancias especiales hacen que, antes de pasarse á la votación de las conclusiones referentes á sesiones anteriores, haya creído conveniente la Mesa (aunque sea prolongando algo más la sesión, no obstante ser ya la luz escasa) se comience la discusión del tema que debía haberse debatido hoy, ó sea: «Estado de la marina española y medios de fomentarla». En su consecuencia, el Sr. D. Joaquín Costa, tiene la palabra para dar lectura á las conclusiones de su dictamen.

TEMA.

Estado de la Marina española y medios de fomentarla.

El Sr. **Costa** (D. Joaquín): ocupó la tribuna y leyó las siguientes diez primeras conclusiones de su ponencia:

«1.ª Conviene que la marina de altura y de gran cabotaje acentúe el movimiento iniciado en los últimos dos ó tres años, en el sentido de admitir á flete carbones, maderas, minerales y demás mercancías de mucho volumen y poco valor, de cuyo transporte ejerce el monopolio la bandera extranjera por dejación de la nacional.

2.ª Conviene que la marina de cabotaje emprenda un comercio activo con el Riff por Melilla y Alhucemas, y con los puertos de Marruecos, Argel y Orán, y regenere la industria de la pesca desarrollando la explotación de las pesquerías canario-africanas y el transporte de pescado salado y fresco á Europa.

3.ª Deben fomentarse los transportes marítimos, reduciendo los derechos de introducción de las sustancias y productos que sirven de primera materia ó de auxiliar á la agricultura y á la industria.

4.ª Debe lamentarse que el Gobierno no haya resuelto hace muchos años el problema del comercio de tránsito, y urge sobremanera que se levante el entredicho que pesa sobre él, principalmente otorgando franquicia temporal de derechos á todos los artículos que se introduzcan para la elaboración de productos destinados á la reexportación.

5.ª Deben favorecerse, por medio de tratados de comercio, las relaciones mercantiles de España, principalmente con las repúblicas hispano-americanas, con los Estados-Unidos del Norte y con Inglaterra.

6.ª Debe evitarse cuidadosamente el provocar represalias arancelarias, como la reciente de Venezuela contra los vinos españoles, y los recargos á la introducción, como el impru-

dentísimo y todavía más reciente impuesto á nuestros vinos en Cuba.

7.ª Conviene abrir al comercio español nuevos mercados é iniciar nuevas corrientes comerciales fomentando el establecimiento de factorías, y aun de pequeños núcleos de población agrícola, principalmente en Africa; instalando consulados en los puertos del mar Rojo y estaciones navales en las islas del Pacífico; creando puertos francos en Puerto-Rico y en el Riff; suprimiendo trabas como la del derecho de visita en Guinea; y subvencionando temporalmente líneas de vapores á Venezuela, Brasil y la Plata, á las repúblicas del Pacífico, á Colón y Veracruz, al golfo de Guinea y Angola, al mar Rojo y á Marruecos y Canarias, y escuadrillas de pesca en Africa y de transporte de pescado á Europa.

8.ª Es urgente ampliar la capacidad y mejorar las condiciones comerciales de los puertos, imprimiendo á las obras de estos un gran impulso, y á este efecto, reforzar el capítulo consagrado á ellas en el presupuesto de Fomento, y consagrar en la ley el principio de descentralización absoluta, dejando á las Juntas de puertos, á las Diputaciones y á los Ayuntamientos en completa libertad para establecer arbitrios y recargos con destino á dichas obras.

9.ª Es preciso unificar los servicios marítimos de los puertos comerciales, y confiarlos por entero á corporaciones civiles locales, bajo el gobierno y suprema inspección de una «Dirección general de la marina mercante,» dependiente de Fomento, librando de ellos á la marina de guerra.

10.ª Debe reformarse la instrucción naval, haciéndola más práctica y ampliando sus enseñanzas.»

El Sr. **Costa** (D. Joaquín): A estas conclusiones siguen en el dictamen impreso (1) otras relativas á la marina de guerra; pero habiendo creído algunos dignos individuos de la Mesa que no era conveniente discutir acerca de ellas, y no considerándose por otra parte autorizada la misma para retirar sin mi anuencia dichas conclusiones, me ha suplicado que

(1) Este dictamen se inserta íntegro, como apéndice, al final del tomo.

las retire, y yo, en justa y debida deferencia á la Mesa, así lo hago.

El Sr. **Presidente** (Coello): La Mesa, á quien represento—aunque por todos conceptos soy el último individuo de ella—debe dar las gracias al Sr. Costa por su amabilidad en retirar las conclusiones relativas á la marina militar, que nosotros hemos creido que pudieran suscitar discusiones acaloradas y desapacibles; y ya que hemos tenido la suerte de que en estos debates haya reinado tan buen espíritu de concordia, no queríamos que hubiese ni el menor pretexto para que se perturbase el orden habido hasta ahora.

Doy, pues, las gracias al Sr. Costa porque ha atendido á nuestros ruegos, con mucha más razón, cuanto que todos sabéis que el Sr. Costa ha sido el iniciador de este Congreso, que le deberá muchísimos servicios.

Suplico al Sr. Ricart y Giralt que tenga la bondad de leer también las conclusiones relativas á su ponencia.

El Sr. **Ricart y Giralt** (D. José) ocupó la tribuna y dió lectura á las conclusiones de su dictamen.

Dictamen redactado por el ponente D. José Ricart Giralt, sobre el tema «Estado de la Marina española y medios de fomentarla.»

Quizá de todos los temas del programa no hay otro más difícil de presentar para dar lugar á su provechosa discusión, que el que encabeza estas líneas, consistiendo precisamente la dificultad en lo mucho que se ha tratado y discutido por todas las corporaciones marítimas y económicas del litoral, de doce años á esta parte á causa de la supresión del derecho diferencial de bandera y tratado de comercio con Francia y Bélgica.

El hacer una detallada crítica del tema es completamente imposible, primero por no permitirlo el corto tiempo de quince minutos que dispone el reglamento, y segundo, porque sería repetir lo mil veces dicho y escrito; por lo tanto me ceñiré

únicamente á presentar algunas consideraciones propias, hijas de la práctica adquirida en la navegación y en los círculos marítimos de la primera plaza marítima de España.

I.

En mi humilde opinión, nuestra Marina mercante ha pasado por una larga enfermedad que la ha amenazado de muerte, pero cuya crisis ha pasado ya, estando en el período de convalecencia actualmente, lo que quiere decir, que se necesita todo el cuidado para no tener una recaída, y adquirir el desarrollo que corresponde á nuestras dilatadas costas, nuestras colonias y la envidiable situación geográfica que ocupamos en el globo.

Gozando nuestra Marina mercante de una prerogativa que le dió el monopolio del trabajo importado, no tan solo á nuestras Antillas, si que también al Brasil y Antillas extranjeras, y la introducción á la Península de los productos de Cuba y Puerto-Rico, y el algodón del Norte-América; se creó una organización marítima, en su modo de ser, continuación de la que tenían las naves catalanas en la Edad Media, según consta en el libro del consulado de Mar, y en el Código de las costumbres de Tortosa. Cada nave era una factoría comercial en que el capitán era el gerente de un conjunto de accionistas, ó co-propietarios, los unos del casco, y los otros del fondo ó capital social destinado á la compra de los cargamentos. Generalmente, tanto el casco como el fondo, pertenecia á los habitantes de un solo pueblo, y como que las acciones eran de poco valor (1) resultaba que cada pueblo poseía muchos buques en que la propiedad estaba repartida entre todos los habitantes. Generalmente todos los tripulantes, de capitán á paje eran hijos del mismo pueblo, habiendo un gran espíritu de obediencia y siendo el mando verdaderamente patriarcal, por la más

(1) Las acciones tanto de casco, como de fondo se dividen en *partes* de 750 pesos, en *motas* de 300 pesos y en *medias motas* de 150 pesos.

ó menos relación de parentesco entre todos los tripulantes de la nave.

Esta organización, unida á la clase de cargamentos que llevaban nuestras naves, todos de mucho valor, fué causa de que no se necesitaran grandes cascos, componiéndose la casi totalidad de nuestra marina, de naves de 120 á 300 toneladas: solo Cadiz tenía una línea de fragatas de la carrera de Filipinas, y Málaga otra línea de la carrera del Pacífico, únicos buques que no tenían la antedicha organización, salvo algunas otras, muy contadas, excepciones.

Que este modo de ser de nuestra marina mercante era magnífico, y de desear que hubiera durado, dígalo la rica costa de Cataluña, sembrada de hermosas poblaciones, hijas del crecido interés que daban nuestras naves.

Adormecidos nuestros *marinos navieros cargadores* en su comercio, tan sabiamente seguido, no vieron, ó no quisieron ver, que había llegado una nueva época de reformas, dictadas por la nueva faz comercial que el alambre eléctrico imprimía, extendiéndose á manera de red de cada día más espesas mallas, por océanos y continentes. Esta revolución en la velocidad de las comunicaciones, trajo la revolución de los grandes cascos metálicos con máquinas potentes, cuyo crecido valor no permitía el sistema de *partes* y *motas*, y sí obliga á la reunión de crecidos capitales; así es que, mientras las demás naciones transformaban paulatinamente su marina, nosotros nos hemos encontrado hasta hace poco con la mayoria del tonelaje, en pequeñas polacras y bergantines, muy buenos buques para el comercio á que estaban destinados, pero no para tener que cargar á flete, compitiendo con grandes buques á vapor.

La primera revolución que ha hecho nuestra marina en el camino de la reforma, ha sido adquirir grandes cascos para poder dedicarse á buscar fletes, compitiendo con los extranjeros. Esta es la causa que la mayoría de las corbetas de más de 500 toneladas que se ven hoy en Barcelona, son compradas en Génova, pues ni la rebaja de derechos de entrada, ni el no permitir lo alambicado que está hoy el negocio, la sólida y por

lo tanto, costosa construcción en todo el litoral español, permiten competir con las construcciones de Sestri (Génova) más sencillas en material y trabajo.

Las antiguas flotas de Cádiz, Málaga, Alicante, Coruña, Bilbao y San Sebastián, ya no existen, se han retirado á Barcelona, puerto de refugio de nuestra pasada marina de vela, quedando solo un resto de vida en Canarias y Mallorca.

No se crea por esto que el espíritu marítimo de nuestro comercio se haya dado por vencido en tan desigual lucha. A imitación del extranjero, se han unido los capitales para comprar vapores, que van llenando los vacíos que dejan nuestros pequeños veleros á medida que van al desguace.

Al frente de esta joven flota, esperanza nuestra, se halla la Compañía Trasatlántica, fundada por el inolvidable D. Antonio López y López, que cuenta hoy más de 40.000 toneladas y 6.500 caballos de fuerza, y la escuadra del activo señor marqués de Campo, genio especial, con más de 55.000 toneladas y 8.000 caballos de fuerza (1).

Grandes sacrificios ha tenido y tiene aún que hacer nuestro comercio para desprenderse de tanto buque pequeño que aún domina en nuestro tonelaje; por esto me parece de justicia que el Gobierno, ya que se titula *padre*, se porte como tal, dando á la marina mercante una protección que necesita con toda urgencia en estos momentos.

Si verdad es que hoy, respecto á marina á vapor, ocupamos el cuarto lugar, esto no debe halagarnos mucho aún, pues de las 307.352 toneladas que contaba nuestra marina á vapor en 1.° de Enero último, hay que tener presente que tenemos mucha subvención por correos, y luego tenemos quizá más de la tercera parte del tonelaje que solo tiene español la bandera y la tripulación, siendo la propiedad inglesa. En este caso se halla la conocida flota de Mac-Andrew (Roca, de Barcelona, y Sainz, de Sevilla) con 18.000 toneladas y 2.000 caba-

(1) Al imprimirse este tomo, la flota del señor marqués de Campo pasa á ser propiedad de la Compañía Trasatlántica, la cual aumenta además la suya con otros dos vapores (*Cataluña* y *Ciudad de Santander*) de 8.700 toneladas y 800 caballos de fuerza.

llos y unos 35 vapores (1) que hacen el tráfico entre Inglaterra y nuestras Antillas, con 55.000 toneladas y 6.000 caballos de fuerza.

Beneficio grande es que los capitales extranjeros vengan á dar vida á nuestra marina pero tambien es deber del Gobierno que los capitales españoles puedan ventajosamente colocarse en ella.

Que la marina española tome un gran desarrollo no basta para nuestra satisfacción; para esta, es preciso que nuestra bandera domine á la extranjera en el comercio de nuestros puertos.

Las siguientes estadísticas nos darán luz para comparar nuestra marina con la extranjera:

MARINA MERCANTE ESPAÑOLA.

AÑOS.	BUQUES DE VELA.		BUQUES Á VAPOR.	
	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.
1860	1.532	271.125	28	8.297
1864	1.372	256.596	47	26.876
1868	1.812	147.160	108	20.814
1874	2.674	509.767		
1876	2.752	481.841	230	176.250
1878	2.063	373.553	339	163.891
1880	1.938	347.461	320	188.789
1881	1.889	326.439	347	233.696
1882	1.806	313.403	354	248.363
1883	1.670	286.225	394	307.352

(1) Al imprimirse el presente tomo, ha aumentado este número en unos diez vapores.

MARINA TOTAL DEL GLOBO.

AÑOS.	BUQUES DE VELA.		BUQUES Á VAPOR.	
	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.
1872	56.527	14.563.868	4,335	3.680.670
1873	55.281	14.185.856	5.148	4.328.193
1874	57.281	14.523.630	5.865	5.226.888
1875	58.258	15.099.661	5.519	5.364.492
1876	58.208	15.553.368	5.771	5.686.842
1877	51 910	14.799.139	5.471	5.507.699
1878	49.524	14.317.430	5.469	5.595.175
1879	49.200	14.100.867	5.896	6.179.935
1880	48.584	13.872.881	6.392	6.745.198
1881	49.038	13 911.915	6.857	7.475.851
1882	48.487	13.739.970	7.301	8.404.932

Si comparamos ambos cuadros, observaremos que en 1876 hay un máximun de buques de vela, época en la cual se creyó que los grandes cascos á vela podrían luchar con ventaja, á fletes, con los vapores, postrer esfuerzo de la marina que pasó, pues los mismos estados demuestran claramente que la lucha no sigue, quedando la marina á vapor dueña del campo.

La marina universal ha necesitado desde el año 1873 al 1882 para duplicar el tonelaje, y la marina española lo ha duplicado en igual período desde 1874 al 1883; por lo tanto, por ahora seguimos la progresión general.

No podemos decir lo mismo respecto al tráfico de nuestros puertos, como lo demuestran los siguientes números.

BUQUES ENTRADOS Y SALIDOS PARA TODOS LOS PUERTOS DE ESPAÑA.

Buques españoles: año 1880, 10.086 con 3.380.465 t.
Buques extranjeros: idem id., 15.592 con 7.756.797 t.

Buques españoles: año 1881, 10.286, no constan las toneladas.

Buques extranjeros: idem id., 14.305, no constan las toneladas.

Si nos concretamos al puerto de Barcelona, en donde está condensada la mayor parte de la marina mercante, tenemos:

DESCARGA DE MERCADERÍAS EN KILOGRAMOS.

Pabellón español: año 1869, 62.560.685, 48 por 100.
Pabellón extranjero: idem id., 66.984.409, 52 por 100.
Pabellón español: año 1878, 116.787.910, 24 por 100.
Pabellón extranjero: idem id., 366.225.461, 76 por 100.
Pabellón español: pérdida de 24 por 100.
Idem extranjero: ganancia de 24 por 100.

AÑO 1877.

Buques entrados: 851 españoles con 334.723 t., y 882 extranjeros con 398.157.

Buques salidos: 722 españoles con 320.680 t., y 900 extranjeros con 410.148.

Total: 1.573 españoles con 655.403 t., y 1.782 extranjeros con 808.305.

AÑO 1882.

Buques entrados: 683 españoles con 492.507 t., y 1.078 extranjeros con 617.702.

Buques salidos: 681 españoles con 492.624 t., y 1.007 extranjeros con 588.346.

Total: 1.364 españoles con 985.131 t., y 2.085 extranjeros con 1.206.048.

Entiéndase que en estos números no van incluidos los buques de cabotaje.

Escritas estas líneas nos viene á la mano el último número del *Suplemento á las Memorias comerciales*, del cual es la siguiente estadística:

ENTRADA DE BUQUES EN TODOS LOS PUERTOS DE ESPAÑA DURANTE LOS SIETE PRIMEROS MESES DE 1881, 1882 Y 1883.

Con carga.—Españoles: año 1881, 2.289 con 570.451 t.; 1882, 2.703 con 783.316; 1883, 2.953 con 798.258.

Idem id.—Extranjeros: 1881, 3.240 con 1.318.269 t.; 1882, 2.995 con 1.203.770; 1883, 3.410 con 1.489.510.

MERCADERÍAS ENTRADAS EN TONELADAS MÉTRICAS.

En buques españoles: año 1881, 193.709; 1882, 230.224; 1883, 284.640.

Idem extranjeros: año 1881, 897.237; 1882, 1.080.232; 1883, 1.270.764.

BUQUES SALIDOS.

Con carga.—Españoles: año 1881, 3.389 con 1.589.267 t.; 1882, 4.213 con 2.119.203; 1883, 3.738 con 2.282.195.

Idem id.—Extranjeros: año 1881, 5.975 con 3.995.807 t.; 1882, 6.016 con 3.653.757; 1883, 6.191 con 4.159.096.

MERCADERÍAS SALIDAS.

En buques españoles: año 1881, 447.939 t.; 1882, 488.661; 1883, 558.356.

Idem extranjeros: año 1881, 2.497.809 t.; 1882, 3.084.312; 1883, 3.493.470.

Me parece que bastan los números citados para que quede plenamente demostrado que nuestra marina está dominada por el pabellón extranjero en nuestro tráfico interior, siendo de notar que el aumento es favorable al pabellón extranjero.

II.

Medios para fomentar la marina mercante española hay muchos que, á no dudar, están al alcance de la más vulgar inte-

ligencia; lo que precisa buscar, y esto ya es más difícil, son los medios que estén en relación con la cultura comercial de los demás países, no buscando prerogativas irritantes, ni tampoco teniendo una condescendencia de abandono, esto es, no siendo ni completamente proteccionista ni libre-cambista.

En mi opinión, se debe ser libre-cambista para todos aquellos productos de difícil fabricación ó producción en el país, y que, siendo de necesidad directa para él, sea imposible la competencia con la producción extranjera. En este concepto creo que está la construcción de buques metálicos y máquinas á vapor. La estadística nos dice que Inglaterra absorbe ella sola esta industria; nosotros, desgraciadamente, estamos en el caso de ser una quimera la competencia con Inglaterra, y como que nuestro comercio necesita buques, y los necesita baratos, es perjudicar á la riqueza del país poniendo trabas á la introducción de modernas naves.

En cambio debemos proteger la construcción de buques de madera, porque estamos en condiciones de construir tan bien y tan económicamente como Inglaterra é Italia.

La misma protección necesitan nuestros productos agrícolas, en particular el vino, base de nuestro tráfico marítimo; y para esto precisa que el Gobierno procure que crucen el país más vías de comunicación y que el trasporte no sea tan exorbitante, que paguen más los géneros para ir de un punto á otro de España por ferrocarril que no en venir de los Estados-Unidos.

El Gobierno tiene el deber de asesorarse en los centros competentes para no dar disposiciones tan absurdas como la del 27 de Julio último, recargando por solo derecho de consumos, á cada pipa de vino común, la cantidad de 280 reales en su entrada á la isla de Cuba, cuando antes solo pagaba 11 reales por dicho concepto. Esta sola disposición, que confunde el vino tinto con las bebidas espirituosas de una manera incomprensible en el país del vino, si no se anula, ella sola causará una disminución grande en nuestro tráfico marítimo con las Antillas, aflojando los lazos que las unen con la madre patria,

quizá estudiado objeto que se han propuesto los verdaderos iniciadores de ella.

¿Quién al leer nuestra historia no se convence de que España es nación marítima? Y no obstante faltan marinos. Esto es fácil de comprender. Generalmente el hombre busca nuevas condiciones de vida cuando no le satisfacen las que tiene. ¿Por qué los hijos de la neblinosa Albión y de la blanca Escandinavía son marinos desde que nacen, lo son por temperamento? Porque la tierra es inhospitalaria, y la mar, además de darles su principal sustento, les da medios para conocer los países templados, tierra de promisión para ellos. Cuanto más dulce sea el clima y rico el suelo, menos tentaciones tendrá el hombre para ir á buscar fatigas en un elemento que no es el suyo. Esta es la razón porque los noruegos siempre serán más marinos que los ingleses, y estos más que los vascos y estos más que los andaluces y catalanes.

En nuestro país solo el estímulo puede dar marinos, solo el hombre se meterá en el mar si ve recompensa mayor que el trabajo que tiene en tierra. Las antiguas ordenanzas de matrículas daban al hombre de mar la privativa de todas las industrias marítimas, y por esto había marinos.

Lejos está de mi ánimo querer resucitar dichas ordenanzas; pero sí creo imprescindible, para que ambas marinas, mercante y militar, tengan buen personal, que se dé á la gente de mar una organización expresa con franquicias que la estimulen y acordes siempre con las necesidades del comercio.

Otra necesidad que reclama la época es la separación administrativa de la marina mercante de la militar para el buen desarrollo de ambas. Hoy ya no existen las causas que obligaban á la marina mercante estar sujeta á la militar, todo lo que se ha hecho más militar la una, ha disminuido en militarismo la otra. La marina mercante es hoy tan civil, que parece increible que aún los militares intervengan en ella, perjudicándola con la actual é innecesaria organización de comandancias y sumarias por siniestros.

Es mi opinión que, á ejemplo de lo que está en camino de hacerse en Italia, la marina mercante ha de gobernarse por un

departamento expreso dirigido por personas competentes, como son pilotos y navieros, departamento anexo al actual Ministerio de Marina. En él podría pasar todo cuanto de administración de la marina mercante tienen los demás Ministerios, así como los despachos coloniales, suprimiendo el Ministerio de Ultramar.

Los actuales cuerpos jurídicos, sanidad é ingenieros, necesarios para la marina mercante, dejarían de ser sólo de la Armada, para pertener á ambas marinas, con el nombre general de marina española.

Suprimiría las comandancias de marina y ayudantías militares, pasando el despacho de buques á las aduanas, y la sección jurídica á tribunales nombrados por el comercio, único dueño é interesado en la buena administración de sus intereses.

Los mismos asesores de las actuales comandancias podrían serlo de los tribunales de comercio.

Hace poco que se ha establecido la jurisprudencia de que la responsabilidad de todo siniestro marítimo está en el capitán de la nave ú oficial de guardia, no respondiendo en ningún concepto el buque, cargamento ni armador. Esta disposición es un verdadero atentado contra la propiedad, pues facilita á un armador poco escrupuloso á dar el mando de sus naves á quién le sirva más barato, haciendo caso omiso de la inteligencia, estando seguro de que no es responsable de un acto de torpeza de sus capitanes y teniendo sus intereses asegurados de *batería de patron*. En cambio, el armador de buena fe, que busca personal idóneo y lo remunera bien, tiene sus intereses expuestos cada día; por lo tanto, es mi opinión que el naviero ha de responder de las faltas de sus empleados.

Hoy las marinas de todas las naciones tienen que luchar en baratura, á causa de la gran concurrencia; por lo tanto, para poder salvarse con los bajos fletes que rigen, precisa mucha facilidad y economía en las oficinas del Estado: á cuyo fin debiera establecerse un solo impuesto á las naves con relación á su capacidad y sin distinción de banderas.

Iguales condiciones son necesarias en los despachos consu-



lares, cortando muchos defectos. Por ejemplo, mientras en Nueva-Orleans á un buque inglés solo le cuesta el despacho de consulado cuatro duros, nuestro cónsul exige cinco copias del manifiesto, cobrando seis duros por cada una. Con tales condiciones la competencia no es posible.

Es por demás demostrar la conveniencia comercial y la justicia de declarar á nuestras colonias provincias hermanas, con mayor razón habiéndolas dado la organización política igual á las provincias de la Metrópoli. El declarar de cabotaje nuestro comercio con las colonias, es una consecuencia necesaria para nuestra marina mercante, que teniendo la privativa, tal como existe entre las provincias peninsulares, tomaría un gran desarrollo.

Otra necesidad, verdadera exigencia del comercio de nuestros días, es el comercio de depósito ó admisiones temporales. Esta disposición haría nacer en nuestro litoral gran número de industrias, que hoy lucran los extranjeros importando modificados muchos productos que exportan de nuestras colonias en estado nativo.

Todas las naciones marítimas toman disposiciones protectoras contra la dominación inglesa en el comercio general de los mares, protegiendo á sus respectivas marinas para que puedan competir. Francia ha establecido las franquicias de las primas, é Italia se dispone á adoptarlas; por lo tanto nosotros, nación menos populosa y rica, bien podemos seguir el mismo camino.

El sistema de primas á la navegación, es un momentáneo y aparente sacrificio que hace el Gobierno dejando de cobrar cantidades, que luego las cobra con creces, por el aumento de derechos de las aduanas, procedentes del mayor desarrollo del comercio marítimo.

El siguiente plan de primas á la navegación, creo que es más adecuado al estado actual de nuestra marina.

1.° Franquicia de toda clase de derechos é impuestos para la nave, que establezca comercio con un nuevo mercado, importando en él géneros y productos nacionales, ó importando de él géneros que antes nos venían con pabellón extranjero.

2.° Franquicia de toda clase de derechos é impuestos durante un año á la línea de vapores españoles, que establezca servicio periódico con puertos extranjeros, cuyo comercio estuviera antes especulado por líneas extranjeras de vapores.

3.° Prima de 0,30 peseta por tonelada neta de arqueo y por día de navegación, para los buques de hierro ó acero de más de 2.000 toneladas brutas y andar mínimum de 15 millas con toda máquina, aprobados por la Comisión militar, para servir de cruceros de guerra. Si la construcción es nacional se aumentarán 0,10 peseta por tonelada y día.

4.° Prima de 0,20 peseta para los buques á vapor de más de 2.000 toneladas brutas y marcha mínima de 12 millas á toda máquina, no reuniendo las condiciones militares para servir de cruceros.

5.° Prima de 0,15 peseta por tonelada neta para los veleros de madera ó metal de más de 1.000 toneladas brutas, aumentando la prima en 0,10 peseta por tonelada y día de navegación, si la construcción es nacional.

6.° Las primas disminuirán cada año en un 10 por 100 hasta quedar amortizadas á los diez años.

7.° Entiéndase que todas las toneladas son Moorson ó de 2,83 m. cúbicos.

En la imposibilidad de poder extenderme más, por no permitirlo el reglamento, reasumiré todo lo dicho en las siguientes proposiciones, que creo necesarias para el fomento de nuestra marina mercante.

1.° Rebajar los derechos de introducción de los cascos de hierro y acero y máquinas á vapor marítimas á un mínimum, si el material es nuevo, y con un recargo si es usado ó no tiene la superior calificación del Veritas internacional.

2.° Creación de unas ordenanzas con franquicias para estimular la gente de mar, redactadas con relación á las necesidades del comercio y de ambas marinas, mercante y militar.

3.° Creación del *Departamento de la Marina mercante* dentro del actual Ministerio de Marina, en donde esté reunida la Administración de la Marina mercante y colonias, suprimiendo el Ministerio de Ultramar.

4.° Reducción de todos los impuestos, sustituyéndolos por uno solo, pagadero según la capacidad de las naves, sin distinción de bandera.

5.° Declaración de cabotaje al comercio en bandera nacional, entre España y sus colonias.

6.° Declarar responsables al casco y cargamento de todo siniestro acaecido por culpa de los oficiales de la nave.

7.° Permitir las importaciones temporales á todos los artículos que puedan beneficiar á las industrias del país y tráfico marítimo en pabellón nacional.

8.° Plantear un sistema de primas á la construcción, colonización, apertura de nuevos mercados y navegación, según el plan propuesto anteriormente ú otro más estudiado.

Estas son las consideraciones que el firmante *ponente* tiene el honor de presentar al Congreso Español de Geografía Mercantil y Colonial, deseando que sean discutidas y sustituidas por otras mejores, para fomento de la marina mercante.

Barcelona, 10 de Octubre de 1883.—José Ricart Giralt, *segundo piloto graduado de alférez de navío, presidente de sección, en el tercer Congreso Internacional Geográfico.*

Apéndice.—En demostración de lo dicho, de que una parte de nuestro tonelaje es de propiedad extranjera, véase lo que dice el *Yacht* de Paris en su número 291:

«... Cuando se visita á *Nelson's Dock* (Liverpool) causa sorpresa ver tan crecido número de grandes vapores con pabellón español. ¿Cómo una nación de tercer órden puede tener tan gran marina mercante á vapor?

» Si consultáis sobre esto á algun capitán, hé aquí lo que os contesta: El comercio de las colonias españolas es cuasi propiedad de los ingleses, pero á causa de los derechos locales que tendrían que pagar los buques ingleses que hacen el servicio regular con Cuba y Puerto-Rico *navegan* con pabellón español, con el capitán y algunos tripulantes españoles, así se libran de pagar unos impuestos que disminuirían sus beneficios.

» Supongamos un vapor de 2.000 toneladas que haga un viaje por mes desde Liverpool á las Antillas, si va con bandera

inglesa pagará 2.000 toneladas, × 2 = 4.000 frs., y si va con bandera española pagará 1.000 frs. Al cabo del año este vapor economizará 36.000 frs., pues sólo habrá pagado 12.000 frs. en vez de 48.000. »

El Sr. **Presidente** (Coello): Señores, tengo que advertir de nuevo que esta noche á las nueve se celebra en el Círculo de la Unión Mercantil la reunión de los individuos de la Mesa y de los delegados de provincias, para tratar de si deben seguir adelante ó suspenderse por ahora las gestiones relativas á las exploraciones.

Ahora van á leerse, primero en conjunto, y después una á una, las conclusiones del tema tercero, que se someterán á votación.

El Sr. Izabal dió lectura de las siguientes conclusiones del tema 3.° que fueron aprobadas por unanimidad.

1.ª Conviene fomentar la inmigración en Cuba, por los procedimientos que practican con éxito los Estados-Unidos del Norte de América y la República Argentina; y por la mejora, además, de las condiciones sanitarias del país.

2.ª Interesa reorganizar con espíritu ampliamente descentralizador la vida local de las Antillas.

3.ª Deben celebrarse con las Repúblicas hispano-americanas, tratados de comercio inspirados en el criterio más liberal, con objeto de proporcionar mercados á la producción antillana y peninsular y fletes abundantes á nuestra marina mercante, y de estrechar los lazos que unen á la nación española con aquellos pueblos hermanos.

4.ª Urge asimismo la celebración de un tratado de comercio con los Estados-Unidos del Norte de América, para conseguir la desaparición del régimen de represalias que estos mantienen y colocar nuestra producción en aquel mercado en condiciones de poder sostener la competencia con las demás naciones.

5.ª Para adelantarse en lo posible á las consecuencias de la apertura del canal de Panamá, conviene al desarrollo de la riqueza en nuestras Antillas y al aumento de su población; establecer en vasta escala depósitos comerciales con franquicia

de derechos, eligiendo al efecto los puntos menos castigados por la fiebre amarilla.

6.ª Con igual motivo y para iguales fines, se hace preciso establecer depósitos y mercados en algunos puertos del Pacífico ó en islotes con buen fondeadero, para que sirvan de puntos de escala en la ruta entre las Antillas, Australia y Filipinas.

7.ª Debe celebrarse, lo antes que sea posible, un Congreso ibero-americano de Geografía colonial y mercantil, con representantes de todos los Estados de la Península ibérica y de la América del Centro y del Sur.

El Sr. **Presidente** (Coello): Antes de levantar la sesión debo suplicar á los distinguidos oradores á quienes he tenido la desgracia de interrumpir, que me dispensen si no he sido tan tolerante con ellos como otros que han ocupado este sitio; pero circunstancias especialísimas me obligaban á desear que terminase la sesión leyéndose y aprobándose algunas conclusiones.

Se levanta la sesión.

Eran las cinco.

REUNIÓN EXTRAORDINARIA.

DÍA 10 DE NOVIEMBRE DE 1883.

El programa del Congreso señalaba para el día 11 una sesión de clausura con la siguiente orden del día:

Adopción de un plan para proceder inmediatamente á la fundación de factorías mercantiles y estaciones civilizadoras en las regiones del planeta más favorables al desarrollo de los intereses de nuestra nación, y emprender exploraciones científicas en algunas de ellas. Exposición del plan *(D. Joaquín Costa)*.—Resumen de los debates *(D. Segismundo Moret)*.

La Comisión organizadora del Congreso convocó, por medio de la prensa, á los individuos que componían la Mesa de este y á los señores delegados de provincias, á fin de darles cuenta de su proyecto y de las circunstancias que aconsejaban tal vez aplazar su discusión y realización hasta que se celebrara el Congreso ibero-americano anunciado para 1885.

La reunión tuvo lugar la noche del día 10, en el Círculo de la Unión Mercantil, bajo la presidencia del Sr. D. Gabriel Rodríguez, y con asistencia de numerosos socios de Madrid y provincias.

El Sr. **Costa** (D. Joaquín) hizo uso de la palabra, en nombre de la Comisión organizadora, para exponer el objeto de la reunión y el plan que se había tratado de someter á la deliberación y acuerdo del Congreso.

En la proposición que había presentado en Junio último á la

Junta directiva de la Sociedad Geográfica de Madrid, estaban escalonadas las medidas que á su juicio debían adoptarse para restaurar en España la Geografía mercantil y colonial, tanto en el terreno de la ciencia como en el de los hechos: 1.° Publicación de una Biblioteca geográfica popular, compuesta de folletos brevísimos de propaganda y de carácter práctico, sobre aquellos territorios y países cuyo conocimiento interesa más á nuestra patria. 2.° Celebración de un Congreso nacional de Geografía, para estudiar y definir los derechos ó los intereses de España en esos mismos territorios. 3.° Exploraciones en el África ecuatorial y fundación de estaciones civilizadoras y comerciales en el Golfo de Guinea, costa del Sáhara, etc., allegando recursos al efecto por suscrición pública ó creando una compañía por acciones:—y otras. La primera estaba ya en parte lograda con la impresión y reparto de los dictámenes del Congreso. En la segunda estábamos empeñados al presente. Había llegado el momento de pensar en la tercera.

La Sociedad Geográfica, representada por la Comisión Organizadora del Congreso, tenía previsto este momento. A la altura á que han llegado las cosas, no podía contentarse con un mero Congreso de carácter científico: creyó que, después de haber discutido la nación sus intereses coloniales, debía ponerse inmediatamente á perseguirlos, y que la iniciativa para ello debía partir del Congreso mismo: él, que había sido el órgano teórico de la nación para discutir, podía, antes de disolverse, constituir otro órgano práctico de la nación para obrar. La Comisión abrigaba el convencimiento de que no debía confiarse á los poderes públicos el arduo empeño de resucitar nuestras tradiciones colonizadoras: 1.° porque las colonizaciones oficiales han fracasado siempre en todas partes; y 2.° porque el Gobierno español, después de haber ensayado tres veces, ó mejor dicho, cuatro, la colonización de Fernando Póo, acabó por desengañarse en 1872, confesándose impotente para llevar á cabo la empresa y renunciando para siempre á intentarla otra vez; por consiguiente, sería inutil que excitáramos al Gobierno á ello, y hoy más que entonces, á causa de las ideas que dominan en nuestros estadistas, contrarias á todo lo que

sea acción gubernamental en el exterior, por convicciones individualistas los unos, por apocamiento é instintos pesimistas los otros. Tampoco creía que pudiera esperarse la satisfacción de aquella necesidad de los individuos, al menos en muchísimo tiempo: primero, porque nuestros comerciantes y capitalistas ignoran en absoluto las condiciones de la región que más nos conviene hoy explotar y colonizar y carecen de tradiciones comerciales en ella; y segundo, por falta de grandes casas de comercio que pudieran aventurar capitales de consideración en empresas arriesgadas por poco conocidas; sin contar otra multitud de razones en que no es día de entrar hoy, pero que dan igualmente la seguridad de que por esfuerzos individuales no se colonizará la región del planeta que, por motivos diversos, ha merecido la preferencia de la Sociedad Geográfica, ni se desarrollará en ella el comercio español tan pronto como importa á los intereses de nuestro país y al porvenir de nuestra raza. Encuéntrase España hoy en condiciones análogas á las en que se encontraba Europa en los siglos XVII y XVIII, y que dieron nacimiento á tantas Compañías mercantiles como se fundaron en Inglaterra, Holanda, Francia, España y Portugal, instituciones semi-privadas, semi-públicas, con todas las ventajas de la acción oficial y sin ninguno de sus inconvenientes, creadas en virtud de pacto, y sin embargo, con atributos de soberanía, que concentran en sí una masa de medios á que no podría llegar ningun particular, y que aun en el caso de fracasar, producen este doble resultado: no arruinar á los fundadores, por haberse repartido entre muchos las responsabilidades, haciendo los riesgos infinitesimales; y dejar á su patria en herencia un imperio colonial, como lo dejaron á Holanda y á Inglaterra sus respectivas Compañías de Indias al tiempo de extinguirse, y como es posible que haga la Compañía de Borneo, constituida en nuestros días.

Tal es el sistema que adoptó la Comisión Organizadora para dar forma práctica á su pensamiento. Su propósito ha sido someter á la aprobación del Congreso la conveniencia de fundar por acciones una Compañía colonizadora, y por tanto, con el triple carácter de comercial, naviera y territorial (no agrícola).

El Sr. Costa leyó el proyecto de estatutos de la proyectada Compañía que se había preparado, y describió el territorio en que ejercería su acción y del que tomaría nombre; todo lo cual consta en el acta de la sesión.

Desgraciadamente, durante la celebración del Congreso habían ocurrido algunos hechos que no pudieron preverse, por los cuales era más que problemático el éxito del plan ideado por el ponente y adoptado por la Comisión: y desde el momento en que el éxito de ese pensamiento no era seguro, sería una imprudencia lanzarlo á la publicidad. El orador expuso circunstanciadamente los obstáculos que habían surgido y las razones de prudencia que aconsejaban aplazar la presentación del proyecto para más adelante, y manifestó deseos de conocer la opinión de varios señores presentes, que nombró, acerca de los dos puntos tratados: proyecto de Compañía: conveniencia de su aplazamiento.

El Sr. **Coello** (D. Francisco) declaró que encontraba excelente y acertado el plan concebido por el Sr. Costa, y se adhirió á él sin ninguna reserva. Otro tanto dijo respecto de los territorios que dicho señor cree que deben ser ocupados por la proyectada Compañía ó de otro modo, y sobre la urgencia de tal ocupación. El Sr. Coello se extendió en consideraciones acerca de la región aludida, indicando de paso la seguridad que había de que se establecerían en ella otras naciones en un plazo brevísimo, si nosotros no nos precipitábamos. El señor Coello creía también que los obstáculos surgidos á última hora impedirán por el momento la constitución de la Compañía comercial; pero hay que pensar en arbitrar medios con que realizar modestamente la parte más apremiante del programa comprendido por el Sr. Costa en uno de los artículos de los Estatutos.

El Sr. **Fernández Duro** (D. Cesáreo): Se adhiere incondicionalmente á lo que habían manifestado los Sres. Costa y Coello, con tanta más razón, cuanto que siempre ha creído que España debía abrirse mercados en los territorios objeto del plan que acababa de desenvolver el Sr. Costa. Con él conseguirémos atender á un tiempo al fin científico de las explo-

raciones y al fin práctico de la colonización y del desenvolvimiento de nuestro comercio, y por tanto, al cumplimiento de nuestros deberes como nación civilizada, y al fomento de nuestros intereses como nación previsora que procura dilataciones territoriales, con la mira puesta en el porvenir. Lejos de entender, como ciertos pesimistas, que España se ha incapacitado para todo empeño de colonización, cree firmemente que está muy lejos de haberse agotado nuestra virtualidad colonizadora. El proyecto de Compañía debe aplazarse, pero en manera alguna desistirse de él: el horizonte de la corte y el del Gobierno son muy limitados, pero el horizonte de la nación no tiene término: la semilla sembrada en esta noche no quedará estéril, y si no nosotros, otros recogerán el fruto.

El Sr. **Oliván** (D. Joaquín): Reconociendo la fuerza de los obstáculos que hacen peligrosa la presentación en el Congreso del plan ideado por el Sr. Costa, deploramos que no haya podido ponerse á aquella asamblea tan digno remate. Considera, más que conveniente, necesaria la constitución de una Compañía mercantil y colonizadora que haga efectivo el dominio de España en los territorios mencionados, y nos permita ganar en pocos años el terreno que nos ha hecho perder nuestra incuria de medio siglo. Las dificultades con que ha tropezado este primer intento, no deben desanimar al Congreso. Al terminar el Sr. Oliván, propuso que se nombrara una comisión, compuesta principalmente de personas de arraigo y de representación social, y encargada de llevar á la práctica el pensamiento iniciado, venciendo los inconvenientes que se fuesen tocando.

El Sr. **Montes de Oca** (D. José): Suscribe sin restricciones y en todas sus partes el plan del Sr. Costa. Cree oportuna y urgente la constitución de una Compañía mercantil nacional, para los fines expresados en el proyecto de Estatutos que se ha leído. A su juicio, es preciso crear una Junta permanente, encargada de gestionar cerca del Gobierno la realización de los acuerdos adoptados por el Congreso Geográfico, y muy particularmente de los referentes al territorio donde habría de funcionar la Compañía, según el proyecto.

El Sr. **Ricart Giralt** (D. José): Se muestra satisfecho del interés que á la Sociedad Geográfica inspira el comercio, y se duele de esa especie de epidemia que ha puesto enfermas á todas las personas de cuyo concurso y asistencia al Congreso dependía el éxito de la empresa. Opina que no debe dejarse para mañana la realización del plan del Sr. Costa, y se adhiere á la idea propuesta por el Sr. Oliván, de nombrar una Comisión ejecutiva: está seguro de que en Madrid, y sobre todo en Barcelona, encontraremos muchas personas acaudaladas y patrióticas que nos prestarán su ayuda.

El Sr. **Jiménez** (D. Saturnino): Se manifiesta conforme con que se nombre una Comisión, para el fin indicado por el Sr. Oliván; pero más bien que de personas acaudaladas, piensa que debe componerse de personas técnicas, peritas en cuestiones geográficas, y que no por esto dejarán de afluir los capitales que sean necesarios.

El Sr. **Roselló** (D. Alejandro): Considera que sería funesto precipitarse en cuanto á la constitución de una Compañía comercial y colonizadora. En el estado actual de nuestra patria, su éxito sería más que problemático: es una idea que requiere madurarse mucho, pues un paso en falso, sólo serviría para desalentar á los propios y poner sobre aviso, sin necesidad, á los extraños. Cree útil el nombramiento de una Comisión, según se ha propuesto, para que gestione la realización de los acuerdos del Congreso en cuanto dependan del Gobierno, y organizar una expedición al África.

El Sr. **Jiménez**: Comunica á la reunión que dentro de breves días partirá nuevamente para Marruecos, y ofrece su concurso á la Asamblea.

El Sr. **Presidente** (D. Gabriel Rodríguez): Preguntó si alguna otra persona quería hacer uso de la palabra, acerca del punto que se estaba discutiendo; y no pidiéndola nadie, se puso á votación la conclusión siguiente:

«Se acuerda no presentar en este primer Congreso Geográfico el plan de colonización y exploración, de que se ha dado cuenta esta noche, y suprimir la sesión designada, especialmente en el programa, como de clausura.»

Fué aprobada por unanimidad.

El Sr. **Coello**: Manifestó que, puesto que la sesión consagrada á discutir el tema sobre Marina, iba á ser la última del Congreso, antes de levantarse aquella, sería conveniente que el Sr. Costa expusiera, en términos breves y con la debida reserva, el plan que se había tratado de someter á su aprobación y los motivos que obligan á un aplazamiento. Así se acordó.

El Sr. **Presidente**: Dijo que procedía ya tomar un acuerdo acerca de la proposición del Sr. Oliván, referente al nombramiento de una Comisión que continúe la obra de este Congreso, hasta que se reuna el de 1885.

Entablóse una discusión en que tomaron parte los señores Fernández Duro y Ricart Giralt—para proponer: el primero, que se confiase á la *Sociedad española para la exploración del África*, y el segundo, á la *Sociedad Geográfica de Madrid*, los fines para cuya consecución trataba de fundarse una Sociedad de Africanistas;—el Sr. Coello, presidente de la Sociedad española para la exploración del África, para manifestar, fundado en la experiencia de lo pasado, que sería dificultosísimo, si tal vez no imposible, vivificar aquella institución moribunda, y que, á su juicio, debía llevarse á cabo el acuerdo del Congreso, creando una asociación con elementos nuevos;—y el Sr. Costa, para demostrar que la Sociedad Geográfica, atendido su carácter general y teórico, el temperamento de sus Estatutos, y aun sus tradiciones y sus procedimientos, tampoco podía satisfacer la necesidad que había sugerido al Congreso la idea de una Asociación africanista.

Se acordó el nombramiento de una Comisión permanente que procure por todos los medios la realización de los acuerdos adoptados por el Congreso, y prepare, en los términos que crea convenientes, la acción de la Compañía comercial colonizadora que haya de constituirse en 1885. Y se delegó en la Junta Directiva de la Sociedad Geográfica la designación de las personas que habían de componer dicha Comisión permanente del Congreso Geográfico, así como también la Comisión internacional que ha de organizar el Congreso ibero-americano de Geografía colonial y mercantil de 1885.

Acordóse, por último, guardar el domingo, dejando para el día siguiente, lunes, la discusión del último tema del programa. El Sr. Fernández Duro anunció que el Presidente del Congreso, Sr. Cánovas del Castillo, cerraría la sesión con un discurso de clausura, si, como esperaba, se hallaba en disposición de salir de casa, ya que le había sido imposible pronunciar el discurso inaugural á causa de su enfermedad.

Se levantó la sesión.

SESIÓN DE CLAUSURA.

DÍA 12 DE NOVIEMBRE DE 1883.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO CÁNOVAS DEL CASTILLO.

Abierta la sesión á la una y media y leída el acta de la anterior por el secretario Sr. Ferreiro, fué aprobada.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): Continúa la discusión del sexto tema: «Estado de la Marina española.»

El Sr. **Olivan** (D. Joaquín): Desearía que la presidencia se sirviera concederme por un momento la palabra, para presentar al Congreso una proposición incidental, antes de entrar en la orden del día.

Votadas ya las conclusiones de los temas anteriores, y habiéndoseme manifestado por la Comisión que no podía comprenderse en aquellas lo pretendido por mí, respecto á la protección de las personas é intereses de los españoles residentes en las Repúblicas del Pacífico, toda vez que no era un punto discutido por el Congreso; pero que podía hacerse por medio de una proposición, á fin de que se adicionase á las conclusiones y se tuviera presente por la Comisión, al reunir todos los datos y antecedentes; si el Sr. Presidente me da su venia, tendré mucho gusto en decir dos palabras, brevemente, sobre el particular, á la vez que doy lectura de la proposición; en la inteligencia de que se trata de un asunto de reconocido interés, y que está perfectamente dentro de los propósitos que

han inducido á la Sociedad de Geografía para la convocatoria de este Congreso.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): Teniendo pedida la palabra varios señores, no necesito encarecer á S. S. la brevedad con que debe hacer uso de ella.

Tiene la palabra el Sr. Oliván.

El Sr. **Oliván** (D. Joaquín): Cumpliré los deseos de la presidencia, procurando hacerme digno de su bondad, que estimo en mucho, y agradezco en más.

Señores: en la cuestión, compleja por demás, que ocupó á este Congreso en su sesión tercera, se trató, entre otros particulares, de las relaciones de España con América, con motivo de la apertura del canal de Panamá. Yo, indudablemente el menos autorizado de todos los señores que ocuparon esta tribuna, traté la cuestión como pude hacerlo; no con toda la latitud que yo hubiese querido y con arreglo á los antecedentes que traía conmigo, porque la campanilla presidencial, impulsada por un terminante artículo del reglamento, no me consintió más tiempo que los veinte minutos que el mismo reglamento determina. Por haber sido el orador que más se apartó de la ponencia, formé parte de la Comisión de conclusiones, y en la reunión que celebramos, estuvimos perfectamente de acuerdo en que mi pretensión era justa y conveniente, pero que no se podía incluir entre las conclusiones, porque no habiéndose tratado aquí la cuestión, era atentatorio á la alteza de este Congreso pedir que votara un asunto no discutido. En esta situación, difícil para mí, porque se trataba de grandes intereses, que en parte me están directamente encomendados, me fué preciso redactar una proposición que voy á tener el honor de leer al Congreso. Dice así:

«El que suscribe, firmemente persuadido del elevado y pa»triótico espíritu que anima á esta Asamblea, respecto á la »conveniencia y aun necesidad de estrechar los lazos de amis»tad entre las Repúblicas hispano-americanas y España, »para contribuir en la medida de sus fuerzas á la realización »de ese gran ideal por todos perseguido y por todos acari»ciado de hacer una confederación de verdaderos pueblos

»hermanos entre aquellas y estas; y considerando que nada »tan provechoso para la consecución de este fin como favo»recer las relaciones sociales y comerciales que mutuamente »ligan á individuos de una misma raza y de comun origen, y »que esto se obtiene por el frecuente trato y mutuo respeto, »de una parte, y de la otra por la convención de tratados de »comercio; teniendo en cuenta que sobre este último punto »ya se ha asentado el principio en una de las conclusiones »formuladas por la Comisión; pidè al Congreso, que, al deli»berar sobre este extremo, se acuerde también que la Asam»blea haga cerca del Gobierno la más activa gestión para que »por medio de sus agentes diplomáticos y consulares se preste »la más decidida cooperación y la protección más enérgica á »las personas é intereses de los españoles residentes en aque»llas Repúblicas, y especialmente, por ser de oportunidad en »este momento, en cuanto se relacione á los tenedores de »deuda del Perú, garantida especial é hipotecariamente con »los criaderos de salitre, enclavados en territorio de aquella »nación, y que por el tratado de paz con Chile pasa á formar »parte del de esta, sobre cuyo extremo han ya interpuesto »sus oficios otras potencias de Europa y América, que se ha»llan en el mismo caso que España; pudiendo desde luego »asegurarse que esta acción diplomática y consular, indi»vidual ó colectiva, no solo contribuirá á enaltecer el nom»bre español entre aquellos nuestros hermanos de América, »si es que facilitará grandemente la realización del propósi»to, por todos ambicionado, de fundar sobre el cariño y á la »vez el respeto, esa confederación fraternal y de mutuo inte»rés y conveniencia para los pueblos latinos de América y de »Europa.

»Congreso de Geografía mercantil y colonial á 12 de No»viembre de 1883.—J. A. Oliván.»

Pocas palabras considero indispensables para demostrar, no solo la pertinencia de lo que pretendo, si es que también la necesidad de que el Congreso lo tome en consideración, y que mi propuesta pase á la Comisión de conclusiones, para que se adicione á estas, como ya se ha hecho en parecidos casos. *(El*

Sr. Presidente agita la campanilla.) Sr. Presidente: cinco minutos han de bastarme para presentar al Congreso las breves consideraciones que intento exponer á fin de aclarar cualquier concepto dudoso que en la proposición se entrañe, y para que pueda formarse un juicio exacto y perfecto acerca de la justicia y conveniencia de mi proposición...

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): Lo siento mucho, Sr. Oliván, pero no puedo conceder á S. S. ese tiempo.

El Sr. **Oliván** (D. Joaquín): Yo siento también no exponer algunas ideas que serían convenientísimas aquí, pero obedeceré la indicación de la Presidencia, siempre digna para mí del mayor respeto.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): Sr. Oliván, la proposición de S. S. está redactada con tal claridad, que yo no participo del recelo de S. S., de que el Congreso no se haya enterado bien del fondo de su contenido; y además, como la proposición ha de pasar á la Comisión de conclusiones, puede S. S. hacer en el seno de esa Comisión las aclaraciones que considere convenientes.

El Sr. **Oliván** (D. Joaquín): Agradezco la indicación del Sr. Presidente; me persuado de que su palabra es la expresión del voto del Congreso que acoge con benevolencia mi proposición, y dejo la tribuna, aunque con muchísimo pesar, si bien reconocido á las muestras repetidas de bondad de que he sido objeto.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): La proposición del Sr. Oliván pasará á la Comisión de conclusiones. Queda terminado este incidente.

Continúa la discusión del sexto tema, propuesto al Congreso. No hallándose presente el Sr. D. Gabriel Rodríguez, le corresponde el turno al Sr. Vice-almirante Beránger; pero antes de conceder la palabra á S. S., debo hacer una observacion. *(Los señores del Congreso manifiestan su interés en escuchar al Sr. Presidente y guardan absoluto silencio.)*

Como los señores presentes han tenido ocasión de oir y muchos de ellos han debido presenciar, se ha retirado el dictamen que llegó á estar sobre la mesa, relativo á la Marina mi-

litar. No habiendo, pues, dictamen, claro está que no cabe discusión sobre este punto. Sin embargo, como el Sr. Vicealmirante Beránger había sido invitado á decir sus opiniones sobre esta interesante materia, he de dar á S. S. la palabra en este momento, pudiendo de todas suertes servir su trabajo para la publicación general que dé cuenta al país de los resultados de este Congreso.

El Sr. Beránger tiene la palabra.

El Sr. **Beránger** (D. José María): Señores: difícil es por extremo la posición en que me hallo, al ver en mi derredor tantas legítimas glorias de la ciencia y de la literatura, tanto hombre ilustre que, con su ingenio, dan luz al horizonte infinito del humano saber.

¿Cómo queréis, pues, que yo, modesto por temperamento, no acostumbrado á estas lides de Academia, alce mi voz ante vosotros que habéis merecido con justicia tantos títulos de gloria, por vuestros trabajos científicos, y también por los distinguidos servicios que habéis prestado á la patria?

¿Cómo queréis que no se encuentre mi ánimo abrumado bajo el peso del extraordinario honor que me dispensáis, prestándoos á escuchar mi torpe palabra, y á mostrar atención á mis humildes conceptos?

Pero, no es á mí á quien venís á escuchar en esta sesión: venís á oir la voz de la patria, que clama sin cesar por el renacimiento de la Marina española, comprendiendo que es la base fundamental de su grandeza, de su prosperidad y de su riqueza; que no hay que olvidar que, cuando nuestra Marina era fuerte y poderosa, grande, rica y civilizadora era nuestra patria.

Y fenómeno semejante háse realizado en todas las naciones marítimas del mundo.

Atenas y Cartago grandes fueron en la antigüedad, mientras mantuvieron aquel poder.

En la Edad Media, Venecia y Génova, no solo decayeron, sino que desaparecieron del mundo, como pueblos autónomos, al perder su Marina.

Holanda, grande y fuerte por sus escuadras en los si-

glos XVII y XVIII, ha descendido de categoría en la edad en que nos hallamos.

Y hé aquí porqué la Gran Bretaña en los actuales tiempos, penetrada, como lo está, de que dependen su esplendor y su grandeza de su poder naval, no hay sacrificios, por cuantiosos que sean, que no esté pronta á llevar á cabo para sostener su predominio en los mares.

La agricultura, el comercio y la industria crecen y se desarrollan, abriéndose paso á través del Océano en busca de mercados; y esto no puede realizarse sin la Marina militar, que ampare la mercante y garantice esos capitales en lejanas tierras.

Dignísimos miembros de este Congreso, los Sres. Ricart y Costa, han manifestado cuál es el estado actual de nuestra Marina mercante, digna y merecedora del reconocimiento de la patria, por los importantes servicios que presta; y han indicado también los medios de fomentarla.

Cúmpleme á mí tratar de la Marina militar; de los hechos gloriosos por ella realizados en todos los tiempos en favor de la ciencia, de la civilización y del progreso; he de recordar también los heróicos sacrificios consumados á costa de preciosas vidas inmoladas sobre las cubiertas de nuestras naves y en los campos de batalla, en defensa de la patria y de la libertad; me ocuparé después del estado triste en que se encuentra nuestro material flotante, y de la necesidad que se nos impone de elevarle al nivel del que poseen otras naciones, que distan mucho de nosotros en cuanto á extensión de costas y en el número de islas que poseemos en todos los mares del mundo.

Expondré, por último, qué medios pueden emplearse para llegar á esta legítima aspiración del pueblo español, sin que los sacrificios sean de tal monta, que excedan de los que fácilmente pueda soportar nuestro Erario.

Os pido, pues, vuestra atención y cuento con vuestra benevolencia por unos momentos.

Son tantos y tan eminentes los servicios prestados por la Marina militar á la religión, á la ciencia y á la patria, que

sería difícil dar cuenta de tan gloriosos hechos en los cortos límites que debe tener este discurso.

He de comenzar por el más portentoso que registra la historia, que admiraron las generaciones pasadas, que admira la presente, y que admirarán las futuras: el descubrimiento del Nuevo Mundo. También en naves del Estado, arbolando la sacrosanta bandera de la cruz, llevaron á aquellas tierras nuestros antepasados el conocimiento de la verdadera religión, cuyos preceptos santos, el amor á la humanidad, la fraternidad y la caridad, dieron á aquellos pueblos la salvación eterna con la civilización y el progreso.

Muchos de los adelantos alcanzados en la Geografía, en la Historia natural, en la Astronomía y en otras ciencias, se deben asimismo á los descubrimientos hechos en la navegación. Por las naves del Estado se vino á conocer de una manera práctica la redondez y figura de la tierra. ¡Cuánto prestigio no dió y á qué altura no llevó la Marina con estos descubrimientos á nuestra España!

Esas mismas naves, cuando arbolan su pabellón de guerra, dan días de gloria defendiendo la libertad y la integridad de la patria.

Sus cubiertas teñidas están con la sangre de ilustres marinos.

Lepanto, Tolón, San Vicente, Trafalgar y el Pacífico son páginas gloriosas de nuestra historia.

A todas estas empresas realizadas por nuestra Marina, hay que agregar otra de paz y de prosperidad para la nación: la de estrechar las relaciones de amistad y de comercio con las potencias de América, que son nuestras naturales aliadas (como hijas nuestras) por la sangre, por la religión y por las costumbres.

Pues bien: á esta Marina que ha prestado, presta y prestará tan brillantes servicios; á esta Marina, á la que tanto deben la religión, la ciencia y la patria, se la tiene olvidada, se la posterga y se la juzga por algunos como institución de lujo. ¡Compadezcámos á los que así piensan!

Pasaré á examinar ahora el estado en que se encuentra

nuestro material flotante, y las causas que han originado su decadencia y atraso. Un clamor general se levanta para censurar por ello á la administración de la Armada, sin considerar las causas originales de este mal, que no están, ciertamente, en su administración.

Esta poco puede hacer con un presupuesto de 25 á 26 millones de pesetas; y por lo mismo, ¿qué desorden puede censurarse, cuando tantos y tan variados son los servicios á que hay que atender?

¿Qué buques han de construirse con un presupuesto como el nuestro, cuando el coste de un buque de combate varía hoy entre 12 y 15 millones de pesetas? Todas las economías que pudieran realizarse serían, pues, como una gota de agua en el Océano.

Italia, que al realizar su unidad nacional, reunió todas las Marinas de los diferentes Estados, Marinas que puede decirse sólo constaban de personal, todas las economías que alcanzó no llegaron al 12 por 100.

¿Cuál habrá de ser la reducción de nuestros gastos de personal, con las reformas que exigiera la reorganización?

Seguramente que no llegaría á un millon de pesetas, si había de quedar el personal necesario para el material que se ha de crear.

El estado precario de nuestro Tesoro durante un largo período, que se remonta á principios de siglo, ha sido la principal causa de la decadencia de nuestro material flotante, debido á no haber facilitado los gobiernos los recursos necesarios para sostener nuestro poder naval.

La guerra gloriosa de la Independencia, la pérdida de nuestras Américas, las luchas constantes de la política, que por más de medio siglo hemos sostenido para conquistar las libertades y el derecho, en cuya posesión felizmente estamos, tenían en el abandono á esta importante institución, no habiendo nunca consignado las cantidades que se necesitan en una nación marítima para conservar su Armada.

De aquí el deplorable estado á que ha venido á parar en estos últimos tiempos.

Si esto solo se tradujese en menoscabo de la respetabilidad de nuestro país, como potencia naval, todavía se podría tolerar, aunque con sonrojo, la continuación de un estado tan triste y lamentable; pero es que envuelve además gravísimos peligros para la integridad de nuestro territorio y detiene al mismo tiempo el natural desarrollo de nuestra marina mercante, que ha de marchar paralela á la militar, y con ella el fomento de nuestro comercio marítimo.

España no puede seguir por más tiempo desarmada, si ha de amparar, como debe, las extensas costas que forman su litoral oceánico y mediterráneo; si ha de atender cual corresponde á la seguridad del comercio y de las importantes y codiciadas islas que posee en los mares de Europa, África, Asia, América y Oceanía; y si ha de llenar la misión que le está reservada al otro lado del Estrecho; misión civilizadora, no de conquista; pues el protectorado de Marruecos, en el sentido recto de la palabra, debemos asumirlo para llevar allí un día los dones preciosos de la civilización y del progreso. Y por último, si hemos de ocupar en el concierto de las naciones europeas el puesto que nos corresponde, noble aspiración de todos los españoles: puesto que no se consigue por gracia de otros pueblos, sino que se conquista por derecho propio, cuando la fuerza y el poder dan autoridad para obtenerlo.

En el mar y por el mar hemos de adquirir esta grandeza, este poder y esta fuerza; en el mar y por el mar habremos de cumplir los varios destinos reservados á nuestra patria.

Allá, en la Edad Media, en la república de Venecia, cuando el Dux tomaba posesión de su alto puesto, dirigíase á las playas rodeado del Senado, de todos los dignatarios, de todo el pueblo, y arrojando su anillo nupcial al mar, desposábase con aquel elemento para dar á entender que en el mar y solo en el mar estaban la grandeza y prosperidad de la República. Pues bien: si al ascender al trono nuestros monarcas pudieran imitar este ejemplo, yendo á una de las playas del Estrecho, frente á las costas africanas; allí próximos á las almenadas fortalezas del Peñón, donde ondea, por desgracia nuestra, pabellón extranjero; allí, el ondear de esa bandera, habría de

causar profunda herida en el corazón de nuestros hombres de Estado, y así, un día en el poder, el dolor de su herida les recordaría la misión que tenían que cumplir con la patria, que no puede ser grande y poderosa mientras pabellón extranjero esté arbolado en territorio de España.

Y no es que entendamos que para que vuelva á ser nuestro ese Peñón hayamos de reñir combates con la poderosa Albión. No: la bandera británica dejará de tremolar en Gibraltar, si, levantado nuestro prestigio en los mares, reconquistamos el puesto que entre las primeras potencias nos corresponde. Entonces, altas razones de política aconsejarán á la Gran Bretaña esa justa restitución.

Para que alcancemos todo esto y cumplamos tan altos fines, es preciso que atendamos á la reorganización de nuestra Marina militar.

Cómo debe realizarse aquella y cómo pueda llevarse á cabo; hé aquí los dos puntos que procuraré condensar en breves frases, para no cansaros ni abusar de vuestra benevolencia.

La reorganización de nuestro poder naval abraza dos extremos; el que se relaciona con el personal y el referente al material y arsenales. El personal reclama trascendentales reformas. La incorporación al cuerpo general de la Armada de alguno de los llamados auxiliares; la trasformación ó reducción de otros; la reforma de la escala de reserva, y la muy principal en el centro gubernativo de Madrid; las de los cuerpos subalternos, cuyos servicios en la Armada son importantes; la creación de una Escuela politécnica, etc., son reformas que anhela todo el cuerpo y que la opinión general apoya. Este plan, estudiado y meditado por quien se ponga al frente de la Institución naval, debe plantearse inmediatamente, sin acudir á informes de juntas ó comisiones que detengan su ejecución.

Y sobre este asunto creo no deber insistir más.

Con respecto á arsenales, he de rechazar aquí, antes de todo, la idea de que España deba desprenderse de alguno de los tres que hoy posee; pues dada nuestra posición geográfica y las

atenciones que por la Marina se tienen que cumplir, no podían estar mejor situados que se encuentran; uno en el Mediterráneo, otro en el Océano y otro en el Norte.

El del Mediterráneo frente á África y en la dirección del Canal de Suez, vía para nuestras posesiones de Asia y Oceanía; el de Cádiz, situado en el punto Oeste más cercano á nuestras Antillas, arsenal de expediciones y arribada, y el de Ferrol, como astillero de grandes construcciones.

¿De cuál de estos podría desprenderse una nación mediterránea y oceánica como España?

Además; careciendo nosotros de grandes empresas particulares, no poseyendo ningún arsenal mercante, ¿habríamos de hacer lo que la Gran Bretaña no ha intentado jamás aun contando con arsenales particulares, en los que ha construido buques con más prontitud y mayor economía que en los del Estado?

Seis son los arsenales que posee Inglaterra en poco espacio de costa; Dempfort, Sheerness, Chattam, Portsmouth, Davenport y Pennbrock.

Francia, nación mediterránea y oceánica, como la nuestra, y más militar que marítima, posee cuatro: Brest, Tolón, Cherbourg y Lorient, y además grandes establecimientos particulares, en los que pueden construirse los más importantes buques de combate.

La misma Italia, nación solo mediterránea, tiene en poco espacio cuatro arsenales, incluyendo el de Spezzia, últimamente construido. Lo que importa y lo que conviene, es dotar á nuestros arsenales del material necesario para construcciones de todas clases, así como también de la maquinaria indispensable para libertarnos en lo futuro del tributo que hoy pagamos por este motivo al extranjero. Debemos aspirar, pues, á que el trabajo sea enteramente nacional, á que nos bastemos á nosotros mismos. Dado el estado de adelanto en que se encuentran, con poco que se gaste en ellos podrán ser colocados á la altura que están los mejores de Inglaterra.

La maestranza que tenemos es brillante en todos conceptos por su inteligencia, laboriosidad y subordinación, como lo

ha probado al efectuarse el cambio en las construcciones de madera á hierro.

Complétese, pues, en nuestros arsenales, la maquinaria y herramientas necesarias, y podremos desde luego emprender las más grandes construcciones.

Pasemos ahora al material flotante. Todas las naciones han tenido que hacer siempre grandes sacrificios para el sostenimiento de sus marinas: y si esto sucedía cuando cada cañón puesto á flote representaba un coste de 5 á 6.000 duros; hoy, con la aplicación primero del vapor, después del blindaje, y por último, con las mayores dimensiones de los buques y las colosales proporciones de la artillería moderna, los sacrificios son mucho mayores, pues el coste de cada cañón puesto á flote no baja de medio millón de duros.

Y si se tiene en cuenta que la vida que antes se calculaba á un barco de madera era de treinta ó de cuarenta años, y hoy es solo de quince á veinte, no exageraré diciendo que el coste de cada cañón puesto á flote asciende ahora á un millón de duros.

Esta ha sido la razón de que las naciones que han querido conservar su poder en los mares hayan tenido que aumentar gradualmente sus presupuestos de Marina. Así, el de Inglaterra, de 220 millones de pesetas, antes de inventarse el blindaje, ha subido hoy á 270 millones; Francia lo ha aumentado en 30 millones de francos; Italia, que en los primeros años de su unificación concedía á la Marina un presupuesto de 22 millones de liras, lo ha hecho ascender en el año último á 57 millones.

Y esto sin contar los créditos extraordinarios que para nuevas construcciones han dado; Inglaterra hasta la suma de 250 millones de pesetas, Franbia 160, é Italia 750 para la creación de su nueva y poderosa escuadra.

Ahora bien: España debe mantener su Marina en proporción á su riqueza, y ésta tiene que computarse con arreglo á lo que representa el presupuesto de ingresos. Calculando que este alcanza como *minimum* la cifra de 800 millones de pesetas y comparándonos con Inglaterra que dedica el 12 por 100

á Marina, nos corresponderían 100 millones de pesetas; y proporcionalmente con Francia, nación más continental que naval que dedica el 7 por 100 de su presupuesto á Marina, debería ascender el nuestro á 60 millones.

¿Qué es, pues, lo que pedimos y consideramos necesario para la reorganización de nuestro poder naval, sin traspasar los límites que consiente nuestra riqueza?

Solo 43 millones de pesetas, ó sea un aumento de 10 millones, durante veinte años, sobre el presupuesto actual; con lo que no se llega, ni con mucho, á la cifra que, comparándonos con Inglaterra y con Francia, nos correspondería. Pero como el material que hemos de tener no puede crearse por etapas, se pide que por medio de una negociación sobre los sobrantes de las cajas de Filipinas, se faciliten en siete años 200 millones de pesetas al Ministerio de Marina, cuyos 200 millones podrán amortizarse con los 10 millones de pesetas que se aumentasen anualmente al presupuesto.

Nuestro material existente hoy puede decirse, sin temor á engaño, que solo consta de tres fragatas, la *Vitoria*, la *Numancia* y la *Sagunto*, clasificadas, según otras naciones, como buques de tercera clase; de tres cruceros, *Aragon*, *Navarra* y *Castilla*, de algunos avisos y cañoneros y de otros en construcción, que han de venir á sustituir á los tan viejos que custodian las costas en tiempo de paz, y de los torpedos últimamente adquiridos.

¿Cuál habrá de ser el material que forme nuestra futura escuadra con la cantidad anteriormente enunciada?

Considero que se deben construir *seis* grandes buques de combate de primera clase, tomando por modelo aquellos que acaban de construir naciones más adelantadas que la nuestra.

Cuatro de segunda clase y *seis* grandes cruceros, debiendo tener estos barcos las condiciones ofensivas y defensivas más poderosas que hoy se conocen.

Velocidad, invulnerabilidad y fuerza; hé aquí las condiciones que pedimos, en la proporción que sea posible, para nuestra nueva Marina de guerra.

Hay que agregar á esto:

Tres grandes buques de trasporte capaces de mil hombres cada uno, con todas las condiciones que estos buques requieren, y *dos* torpederos, tipo del *Conqueror*. Con esos buques nuevos, las tres fragatas de tercer orden que poseemos, las de madera existentes para escuelas y otros servicios, el número de avisos, cañoneros y torpederos que ya tenemos, y construyendo además de estos los que sean necesarios para la defensa de nuestras costas en tiempo de guerra, completaríamos el material en las proporciones que permite nuestra riqueza nacional y que exigen nuestras necesidades navales, ocupando así el puesto que nos corresponde entre las naciones marítimas.

El remanente del expresado crédito bastaría para repostar los arsenales de toda la maquinaria, herramientas y material necesarios para que, tomando los modelos de otras naciones más ricas y adelantadas, pudiéramos construir en ellos toda clase de buques.

No tengo la pretensión de que este plan sea mío; es el resultado del estudio de todo el cuerpo de la Armada, que, con pequeñas diferencias de detalle, le apoya y prohija.

Comprenda, pues, el país que el sacrificio que se exige no es grande, y que podemos y tenemos medios para reorganizar nuestra armada, poniéndola al nivel de las de otras naciones y en conformidad con nuestras necesidades.

¿Qué significa la suma de 10 millones de pesetas de aumento anual al presupuesto de Marina (por veinte años) con relación á los 800 millones del presupuesto de ingresos? Y ¿qué proporción guarda esa cantidad con los miles de millones que nos han costado nuestras luchas civiles?

Vuelvo á recordar que las cantidades invertidas en Marina son gastos reproductivos, puesto que determinan el engrandecimiento de nuestro comercio marítimo.

Comparemos también este pequeño aumento del presupuesto con los grandes sacrificios hechos por Inglaterra, Francia é Italia; por Italia que, al unificarse, comprendió que en la Marina debía fundar su importancia como nación de primer orden y no desmayó en su noble propósito, sin re-

parar en las inmensas sumas que ha invertido, y sin embargo de que su primer combate naval fué un desastre.

España no puede olvidar las glorias que ilustres marinos consagrados á las ciencias conquistaron para la patria; no puede olvidar la abnegación y el patriotismo con que tantos otros, también ilustres, prodigaron su sangre y sacrificaron sus vidas en defensa de la integridad del territorio.

España, en fin, no puede seguir desarmada en los mares; hay que ponerla en estado de defensa.

Lo exige nuestro honor.

Lo demanda nuestra honra.

Lo pide la gratitud á los manes del marqués de la Victoria, Winthuysen, Jorge-Juan, Ulloa, Gravina, Churruca, Valdés, Alcalá Galiano, Mendoza, Ciscar, Concha, Mendez-Nuñez, Sánchez Barcáiztegui y Diaz Herrera.

Lo suplica hoy todo el cuerpo de la Armada, cuyo personal distinguido aspira á poder dar nuevos días de gloria y de esplendor á la patria.

Sí; lo suplican marinos tan ilustres como Chacón, Topete, Márquez, Pujazón, Salas, Aragón, Fernandez Duro, Novo, Galiano, Negrín, Agacino, Hontoria, Heras, Butón, Pasquín, etc., ilustres ya y conocidos por sus trabajos, su ciencia y sus servicios; y dignos, por lo tanto, de que se les proporcionen los medios de satisfacer su noble y legítima ambición.

Haga alto, pues, por un momento nuestro Gobierno en la lucha diaria de la política interior; fije su vista en la importancia que ha de darnos en el mundo la Marina, y resuélvase á que el reinado de nuestro ilustre y liberal monarca D. Alfonso XII marque la era del renacimiento de nuestra Armada, y con ella la grandeza y prosperidad de nuestra patria. He dicho. *(Grandes aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): El Sr. D. Natalio Alonso tiene la palabra.

El Sr. **Alonso** (D. Natalio): Señores, en nombre del comercio de Bilbao, y delegada en mí por la Junta cantábrica la representación de los intereses comerciales y mercantiles del litoral cantábrico, vengo á usar de la palabra con el único y

exclusivo objeto de levantar aquí mi voz para dejar un modesto rastro en los anales de tan docta Asamblea, expresando las necesidades, las aspiraciones del comercio de aquel litoral.

Sucede una cosa bien particular y rara en lo que se refiere á la marina mercante.

Su organización, mejor dicho su desorganización, da una idea muy completa del carácter más saliente de la administración española. En la marina mercante se da, señores, la particularidad de que intervengan los Ministerios todos; en la marina mercante y sus dependientes servicios intervienen, desde el Ministerio de la Guerra hasta el de Estado. Interviene el Ministerio de la Guerra, por el servicio de carabineros, que seguramente todos lo habréis palpado, intervención que de fijo conocéis prácticamente; el Ministerio de Estado interviene por sus agentes consulares; el de Hacienda, por la documentación tan complicáda á que da lugar el despacho de los buques; el de Gobernación, por el servicio de sanidad; el de Marina, por la administración y policía de los puertos; y el de Fomento, en fin, por el servicio de obras de los mismos puertos. Ya véis, señores, qué complicación tan grande hay en el servicio marítimo; por eso el clamor de toda la marina mercante es que se unifiquen estos servicios, que haya un criterio único y fijo en la administración de ese ramo. Y esto es natural, señores; la práctica lo ha demostrado hace muchísimos años, cuando antiguamente poseíamos aquellas Juntas locales, que en Bilbao se llamaban *Consulados;* en San Sebastián y Sevilla, *Casas de contratación;* y en Barcelona, *Juntas de comercio*, que dejaron tan grandes recuerdos en la historia de la marina mercante; por eso la marina mercante guarda gratísima memoria de aquellas Juntas que obedecían en su organización, acción y prácticas, al conocimiento exacto de las necesidades locales.

No calificaré duramente la actual organización de los servicios marítimos, pero sí me permitiré decir que es un absurdo el someter á una legislación común necesidades que muchas veces, casi siempre, revisten un carácter puramente local; es un contrasentido, cuyos resultados viene sintiendo en la prác-

tica la marina mercante, con grave perjuicio, como es consiguiente, de la riqueza pública. Yo no diré, inspirándome en un pesimismo exagerado, que la marina mercante se halla en una situación lamentable, de ninguna manera; la marina mercante obedece al período de prosperidad relativa en que hoy se halla España. Nadie puede ser más sincero que yo en este asunto, puesto que las ideas personales mías me apartan grandemente de las de todos los Gobiernos que desde hace algún tiempo han venido rigiendo la nación española, y yo debo decir que en ese período la marina mercante—este factor tan importante de la riqueza pública—ha seguido su marcha progresiva, ha verificado un movimiento de avance, con el cual tenemos que contentarnos cuantos nos interesamos por la riqueza pública; pero, si bien, señores, la marina mercante ha obedecido á este movimiento natural de progreso, preciso es que digamos los que tenemos un conocimiento práctico de la marina mercante, que su desarrollo, su importancia, su progreso habría sido mucho mayor, si se hubieran atendido sus justos clamores, si se hubiera escuchado á la *Liga cantábrica*, que desde hace muchos años viene sosteniendo la defensa de los intereses mercantiles y navieros de la nación española. La justísima pretensión de la *Liga cantábrica* es que haya unidad en la acción, unidad en los servicios de la marina mercante; que no dependan de todos los Ministerios; que haya una organización civil, porque elemento civil también es la marina mercante; que se establezca en el Ministerio de Fomento, como la hay en todas las naciones marítimas, una Dirección de Marina; que de esa Dirección civil dependan las autoridades marítimas, con organización pura y esencialmente civil. Es justísima esta pretensión, y así lo ha comprendido desde hace algun tiempo el Gobierno de la nación, porque instituyó, señores, las Juntas de puertos, Juntas puramente locales; Juntas que no obedecen á una organización general, sino que obedecen en su organización, marcha y práctica, á satisfacer las necesidades de carácter local. Así es, señores, que todos habéis visto que estas Juntas, estas Comisiones han dado grandísimos resultados, y sin meternos á

analizar más casos prácticos que los que se refieren á la localidad que representamos en esta docta Asamblea, citaré la Junta de Bilbao, la cual, desde que se estableció, desde que empezó á cumplimentar las funciones que se le habían encomendado, ha desarrollado de tal manera el movimiento, que no quiero citar más que algunas cifras, porque revestirían el carácter de fabulosas. Desde el año 1876 el movimiento de Bilbao ha aumentado en proporciones tales, que de 800.000 toneladas que era el movimiento de aquel puerto, ha llegado en el año 1883 á 4.000.000 de toneladas, adquiriendo un movimiento de 5.000 buques, que pocos puertos de España, que algunos en Europa, que no muchos en el mundo, podrán citar. Esto se debe á la organización de una Comisión de carácter pura y esencialmente local, porque nadie puede, ni debe conocer sus necesidades mejor que el que vive sobre el terreno, sobre los puertos donde se manifiestan las necesidades que hay que satisfacer.

Por eso, señores, el comercio español, por eso la marina mercante de la nación española piden respetuosamente á la Sociedad Geográfica, que establezca en una de sus conclusiones, y de conformidad con el brillantísimo dictamen de mi distinguido correligionario el Sr. Costa, que en el Ministerio de Fomento se establezca una Dirección de Marina Mercante, á cuyo cargo estén los servicios todos que hoy están al de los diferentes Ministerios de la nación.

Y como consecuencia de esta institución, la marina mercante también solicita que se establezcan las antiguas Juntas de comercio, no solamente con el carácter administrativo, no solamente con el carácter de encargadas de la policía y administración de los puertos, sino que se las dé una mayor amplitud, una mayor extensión, una mayor esfera de desarrollo, que se las dé un mayor campo de acción: solicita y pide, á imitación de las Cámaras de comercio francesas, igualmente que las Juntas locales de la marina inglesa y en armonía de lo que hay creado en Holanda, de lo que rige actualmente en Bélgica, y de lo que conocemos en todas las naciones marítimas: solicita y pide que se creen las Cámaras de comercio

encargadas del servicio de policía y administración de los puertos, y que teniendo también una mayor autoridad, se les concedan las atribuciones que se conceden á aquellas Cámaras y sean los tribunales contenciosos en las cuestiones relacionadas con la marina, en cuestiones de pólizas de seguros, de fletamentos, de abordaje, y todas las que directamente se relacionan con la marina mercante, y no veamos el absurdo de que elementos completamente extraños á nuestra manera de ser, vengan á intervenir en los veinte mil detalles á que está sujeto el comercio, el despacho de buques y el negocio naviero.

Además, señores, hay otro punto importantísimo para la marina mercante; hay otro punto de grandísima trascendencia, de grandísima importancia, que seguramente ha de influir en el desarrollo y progreso de la marina mercante.

Han reconocido los legisladores españoles el derecho de propiedad del inmueble, lo han legalizado, lo han inscrito en un registro y lo han dado el derecho de servir de base para un crédito, pignorando la riqueza, de la cual el propietario puede, acudiendo al préstamo, sacar los recursos necesarios para acometer empresas de grandísima importancia; y sin embargo, á la riqueza naval no se la ha dado absolutamente ningún derecho; no parece sino que el naviero es un paria dentro de esta sociedad; no parece sino que la riqueza naval no se ha creado con los mismos derechos ni tiene la santificación que la riqueza territorial.

Pues bien; la marina mercante pide solo una justa satisfacción á las pretensiones que hace tiempo viene sosteniendo en todas las esferas, es decir, que se reconozca la propiedad naval como tan legal y tan santificada como las demás riquezas; pide que se establezca un registro de naves, que allí se inscriba toda la riqueza naval española y se permita á los propietarios de ellas pignorarlas ó hipotecarlas, como se permite al propietario de una casa ó de cualquiera otra clase de propiedad inmueble.

En la situación en que se halla la nación española, en que vemos ciertas tendencias, en que vemos ciertos movimientos,

que el capital se dirige á las diferentes esferas del trabajo, en que vemos consagrarse capitales, como hace tiempo no habíamos visto, á la industria, al comercio á los diferentes elementos de la actividad; creedme, señores; si se dictan esas leyes, si se instituye el registro naval, veréis desarrollarse y desenvolverse de una manera de que tal vez no tendréis idea, la riqueza naval, la riqueza mercante de la marina española.

Así, pues, ya veis, señores, que la voz que aquí se escucha, por modesta que sea, representando á la marina mercante del litoral cantábrico, no viene á pedir del Estado grandes sacrificios, ni al Tesoro grandes desembolsos; no viene á sostener aquí teorías que pudieran afectar á tal ó cual escuela económica; lo que la marina viene á pedir solamente son reformas de detalles que en nada afectan á la marcha de los partidos políticos, que no pueden de ninguna manera traer un peligro para este ni para otro Gobierno, cualquiera que sea el criterio por que se rija.

Ya veis que nuestras aspiraciones no pueden ser más modestas, ni más sencillas: la creación de lo que prácticamente se ha demostrado en el extranjero que es útil á la marina mercante: la institución de una Dirección de la Marina Mercante en el Ministerio de Fomento: la organización en los puertos de Cámaras de comercio y la creación de un registro de naves donde pueda inscribirse la riqueza naval.

Además, señores, como complemento de esto, me permitiré también manifestar al Congreso que sería muy conveniente que se establecieran los depósitos mercantiles con mayor franquicia, con mayor libertad, con menores obstáculos de los que actualmente permiten las Ordenanzas de Aduanas. La concesión que se hace á los puertos para establecer los depósitos mercantiles, es completamente ilusoria. Y creedme, señores, si bien los puertos de Levante, por sus circunstancias especiales, no están llamados á un gran porvenir desde este punto de vista, en cambio los puertos del litoral de la costa Cantábrica, que tengo el honor de representar, están llamados á un porvenir fabuloso el día que se establezcan facilidades para el

movimiento mercantil y naviero entre las repúblicas del Norte de América y las costas de España; entonces veréis convertirse en grandes *entrepôts* los puertos de Vigo, la Coruña, Santander, Bilbao, San Sebastián y Pasajes; entonces veréis cómo prosperan estos sin gran protección por parte del Gobierno, debido única y exclusivamente á la iniciativa individual; y el cetro que hoy empuñan Hamburgo, Amsterdam, Rotterdam y Amberes, y todos los otros puertos del Norte de Europa, les sería disputado por otros puertos españoles, recobrando sin ninguna protección del Estado, el poderío naval que antiguamente tenían nuestras plazas del Norte.

Tales son, señores, las aspiraciones de los puertos del Norte y que por conducto de mi modesta persona se manifiesta. No piden grandes reformas, ni grandes sacrificios, ni el restablecimiento de ideas que indudablemente podrían suscitar grandes debates, grandes diferencias y establecer dualismos en la esfera económica y entre los diferentes cuerpos que intervienen actualmente en la administración de los puertos; pedimos reformas de detalle, muy sencillas, que alcanzarán con facilidad un éxito seguro, sí sobre todo la Sociedad Geográfica española, haciéndose eco cerca del Gobierno de las pretensiones, necesidades y aspiraciones del comercio del Norte de España, las presta su valioso apoyo. Concluídos los quince minutos que la Presidencia se ha dignado concederme, concluyo saludando á tan docta Asamblea en nombre de la *Liga cantábrica*. He dicho. *(Aplausos prolongados.)*

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): El Sr. D. Federico Nicolau tiene pedida la palabra, pero no se halla presente por causa de enfermedad y ha remitido una Memoria que deseaba leer al Congreso, y para que éste tenga conocimiento de ella concedo la palabra á un Sr. Secretario, advirtiéndole (porque en las lecturas es más difícil interrumpir que en la palabra hablada, y también más difícil concretarse), que no podré darle más tiempo que aquel que el Reglamento previene.

El Sr. **Beltrán y Rózpide** (Secretario) ocupó la tribuna y dió lectura á la mencionada Memoria, que dice así:

Estado de la marina mercante española y medios de fomentarla.

Se propone el Congreso Español de Geografía investigar el estado poco lisonjero, y tal vez decadente, de la marina mercante nacional. El que suscribe, que ha tenido la honra de demostrar en la última información arancelaria la situación de este ramo importante de nuestra riqueza y poderío, se permite someter á la ilustrada consideración del Congreso las sintéticas consideraciones siguientes, ya que por causas de salud no le es posible llenar personalmente el turno que tenía señalado en el estudio de este tema.

Es un hecho innegable que desde 1876 nuestra marina mercante sufre y decae. Las estadísticas oficiales serían por sí solas el testimonio más elocuente de que esto sucede, si todos aquellos que conocen el curso que experimentan los negocios de nuestra industria marítima, no supieran sobradamente el malestar que existe respecto de este punto en todos los puertos de nuestro vasto litoral.

En primer término, vemos la marina de vela, que en 1.° de Enero de 1876 era de 2.752 buques con 451.841 toneladas, bajar en 1.° de Enero de 1883 á 1.674 buques con 286.164 toneladas. Baja considerable, pero que aún tiene proporciones más desconsoladoras si se tiene en cuenta que una gran parte de este tonelaje que figura en 1883 está representado por buques amarrados en nuestros puertos y que se pudren y desguazan.

Se dice que la transformación del material marítimo que exigen los adelantos modernos son la causa de este fenómeno. Esta observación tiene su parte de fundamento. No, en aquello que se pretende sostener en absoluto de que la marina de vela ha concluido para ser sustituída por la de vapor. Las importantes construcciones que hoy se verifican de grandes naves de vela, de hierro y acero en dos naciones tan constructoras y marítimas como Inglaterra é Italia son el mejor argumento contra aquella errónea afirmación. La transformación existe, pero en vela y en vapor. ¿Hemos transformado en nuestro país? ¿Sustituimos el material antiguo con el nuevo

en una ú ótra forma? Nos hallamos por desgracia muy lejos de que esto se haya realizado ni se realice.

Aquella marina que liquida y muere es la de altura que no disfruta de subvenciones del Estado ni de las leyes del cabotaje; la que si aún vive, y en parte se ha transformado, lo debe únicamente al derecho diferencial de bandera con nuestras Antillas.

La marina de vapor era en 1876 de 16 buques con 29.763 toneladas de empresas subvencionadas.

352 con 137.348 destinadas al cabotaje y navegación de Europa, puertos y ríos.

20 con 32.119 sin subvención de navegación de altura.

Resulta ser en 1883 de 53 buques con 99.103 toneladas de empresas subvencionadas.

300 con 137.773 destinadas al cabotaje y navegación de Europa, puertos y ríos.

36 con 67.316 sin subvención de navegación de altura.

Resultado. Que se conserva la de cabotaje y que aumenta la que puede alimentarse con auxilios pecuniarios del Estado, pero al comparar lo que el resto de la demás marina de altura ofrece, encontramos que las 35.197 toneladas de aumento reducidas á 23.465 toneladas útiles de carga, aun cuando las multipliquemos por tres veces para equipararlas á las de vela, ó sean 70.395 toneladas, no han venido á reemplazar las 165.677 toneladas que constan perdidas oficialmente en la marina de vela, sin contar las demás que agonizan en nuestros puertos.

De manera que la investigación revela que la marina directamente auxiliada ha prosperado, que el cabotaje ha conservado la que ha vivido de este tráfico, á pesar de la concurrencia que le están haciendo los ferrocarriles, y que la restante, como hemos dicho antes, decae real y positivamente.

El derecho diferencial en Cuba y Puerto-Rico mantiene, y ha fomentado, la transformación en una parte de dicha marina de altura, pero la concurrencia extranjera ha avasallado y destruído la dedicada al tráfico con el Río de la Plata y navegaciones de Asia y América extranjeras.

Verdaderamente, como se ha propuesto el Congreso saber, nuestra marina mercante se encuentra en un estado, no solo poco lisonjero, sino lastimoso y, sin ninguna duda, decadente. La estadística oficial lo patentiza.

Las causas de esta situación son bien conocidas, y voy á enumerar las principales.

1.° En que habiendo sido, y siendo aún, el tráfico de importación en nuestro país de reducida importancia, desde que ha debido repartirse por la igualdad de pabellones con las marinas extranjeras, estas, que disponen de mejores condiciones, han vencido á nuestra bandera.

Consúltense y formúlense como se quiera las estadísticas antes y después de 1872 y se encontrará que hemos perdido, no tan solo participación en el segundo, sino cantidad de tráfico en absoluto.

En la importación general habremos bajado de un promedio de 306.182 toneladas con nuestra bandera á 263.367 toneladas y de 28 á 18 por 100 en la participación. En cambio la extranjera se ha elevado de 798.528 á 1.193.806 y de un 72 á 82 por 100 de participación.

En la importación de Europa hemos descendido de 179.573 á 151.325 y de 20 á 12 por 100 en la participación. En cambio la bandera extranjera ha subido desde 714.573 á 1.066.206 y de 80 á 88 por 100 en la participación.

En la importación de América de 107.452 toneladas nos hemos reducido á 75.945, bajando en la participación de 58 á 39 por 100, y subiendo la bandera extranjera de 76.810 toneladas á 116.916 y de 42 á 61 por 100 en la participación. Y hay que tener presente que en el primer quinquenio la guerra civil y los sucesos políticos tenían nuestro país abatido, y que en el segundo se ha disfrutado una situación de paz y de prosperidad.

Solo la exportación á Europa, y aun circunscrita á Inglaterra y Francia, registra un aumento, pero es debido únicamente á la fabulosa extracción de minerales y vinos de estos últimos años, y aún así, Bilbao, que ha creado alguna marina dedicada á ese tráfico propio, solo participa con sus buques de un

5 por 100 en aquel movimiento. En el año 1880 de 2 millones y pico de toneladas disfrutó únicamente de 121.000. En el año 1883 la desproporción habrá sido mucho mayor.

En la exportación á la América extranjera volvemos á descender de 50.465 hasta 38.199, cayendo desde 21 á 11 por 100 en la participación: en cambio la bandera extranjera sube de 191.508 á 287.579 y de 79 á 80 por 100 en la participación.

En resumen, si valoramos los fletes que esto representa y que he consignado en la última información, encontraremos que en el segundo quinquenio la bandera nacional ha perdido, comparado con el primero, 8 millones de pesetas, al paso que las banderas extranjeras han aumentado 98 millones.

2.° La marina mercante nacional ha sido objeto de las más onerosas gabelas y dificultades, ya con el carácter de impuestos consulares que en ciertas épocas recientes han llegado á ser ruinosos, ya con los de carga y otros que han absorbido durante mucho tiempo sus mermados beneficios.

3.° Los derechos de puertos en la forma que se han impuesto han resultado que, según los movimientos de la navegación, favorecen á los buques extranjeros, librándose estos las más de las veces de contribuir á los sacrificios que aquellos representan por los servicios que prestan.

4.° Los armamentos de nuestras naves son inmensamente más costosos que en el extranjero, pues en nuestros puertos el carbón de piedra es sumamente caro y además carecen de diques de limpia y carena, ocasionándose viajes expresamente para dichas operaciones, que representan gastos crecidos y pérdidas de tiempo las más de las veces lamentables.

5.° Las leyes de carácter arancelario que se han ido planteando han sido todas en daño de nuestra marina. La importación de los azúcares de nuestras Antillas se ha anulado en frente de las remolachas de Europa, y últimamente los recargos sobre los vinos peninsulares, cierran en gran parte el mercado de nuestras Antillas para esta corriente comercial, base de nuestra navegación trasatlántica.

En lugar de abrirse nuevos elementos de tráfico se comprometen y merman los existentes:

La exportación á nuestras Antillas, que es en el único comercio que había aumentado nuestra bandera, tanto desde la Península como desde los puertos extranjeros, tiende á quebrantarse. Fuera de esto, nada hay que favorezca á nuestra marina de altura.

La estadística del Istmo de Suez, que registraba en 1880 el 2 por 100 de su movimiento en bandera española, lo hace solo de 1 $^3/_4$ en 1881 y baja á 1 $^1/_{16}$ por 100 en 1882. De manera que vamos retrocediendo en vez de adelantar en aquellas vías de comercio, que son en el día los grandes veneros de prosperidad para las marinas extranjeras, y á cuyos vastos y valiosos horizontes dirigen la mirada las naciones que quieren progresar y tener poderío marítimo, y causa hasta rubor al abrir las páginas de nuestras *Gacetas* leer todos los meses que en nuestros puertos del Golfo de Guinea no ondea nunca el pabellón de nuestras naves, alejadas, sin duda, por tratados que un día escarmentaron á los que, animados de un noble deseo, habían empezado á establecer factorías y combinar expediciones comerciales con la Península.

La decadencia, pues, de nuestra marina mercante es justificada.

Nuevos peligros.

1.° La abolición del derecho diferencial de bandera en nuestras Antillas está decretada y en breve será un hecho. Sin embargo, no se plantea el cabotaje ó no se legisla, declarando que las rebajas graduales acordadas á los productos peninsulares y antillanos serán solo aplicables cuando sean conducidas en bandera nacional. Esta es la compensación reclamada y convenida y la única que puede salvar la gravedad de aquella medida.

2.° Las primas á la navegación de altura y demás eficaces auxilios otorgados por Francia á su marina mercante y los que está próximo á conceder Italia, propuestos por su información naviera. Nuestra situación geográfica nos tiene colocados en el camino del Asia y de América. Sin perjudicar sus

respectivas rutas seremos visitados por las naves de dichas naciones para disputarnos el alimento que nos sostiene. Sus armamentos más baratos que los nuestros, sus mejores buques instalados á favor de la protección que les otorgan sus Gobiernos y de los mejores elementos de que disponen y lo que representa la importancia de las primas harán irresistible una competencia tan desventajosa. Esta nueva lucha que se presenta, dejando á nuestra marina mercante desarmada, será, pues, un combate insensato ante el que será preciso renunciar si este peligro no es antes franca y decididamente conjurado.

Medios de fomentar la marina.

El ejemplo de naciones más poderosas nos señalan el camino.

Si queremos tener una marina importante de altura como reclaman nuestra posición geográfica y nuestras posesiones ultramarinas hemos de conceder primas á los buques que realicen largas y determinadas navegaciones; que no se transformará la marina con los grandes buques ya de vela ya de vapor, modernos, sin suficientes estímulos, ni se desarrollarán los grandes comercios ni se aumentará el tráfico con la Península, si no los fomentan los buques nacionales.

Que para mantener y acaso aumentar las flotas existentes, se declare desde luego que las rebajas graduales de los productos antillanos y peninsulares sean solo aplicables á la bandera nacional, y se consigne que el cabotaje en la Península y con las Antillas es exclusivo de nuestra bandera.

Que se rebajen cargas, gabelas y dificultades á nuestra industria marítima.

Que se recomiende al Gobierno la necesidad de que se ordene á las juntas de obras de puertos, que luego de cerrados dichos puertos, los fondos existentes se destinen con preferencia á todo otro gasto, á la instalación de diques de limpia y carena hoy más indispensables que nunca.

Que se estudie la conveniencia de que el Estado subvencio-

ne las explotaciones mineras de buenas hullas que puedan ofrecer el carbón mejor, más barato y más cerca de los puntos de embarque al efecto de que las industrias todas puedan adquirir en buenas condiciones este elemento tan indispensable para resistir la competencia extranjera.

Que se promuevan nuevas corrientes de tráfico en nuestro país autorizando las admisiones temporales de aquellos artículos que puedan manipularse para ser reexportados.

Que se fomenten los depósitos comerciales protegiendo las procedencias lejanas de puntos productores, con recargos, como tiene Francia establecidos sobre las indirectas.

Que se reformen los actuales derechos de navegación y puertos, estableciendo un impuesto único sobre el tonelaje de registro, igual para los buques nacionales y extranjeros, exceptuando solamente los que hagan los servicios de puertos ó entren de arribada forzosa.

Que se reforme la legislación arancelaria en nuestras posesiones de Oceanía, en el sentido de proteger la exportación de nuestros productos, hoy día tan exigua que no representa más que el 5 por 100 de aquella importación total.

Otras varias medidas podrían proponerse en favor de nuestra marina mercante si el reglamento del Congreso no nos limitara el tiempo.

En lo que nos olvidemos, inspirémonos en lo que han hecho Francia é Italia, que con ser dos naciones más prosperas que nosotros en marina y en comercio y con padecer menos, no han escaseado sacrificios para tener una marina mercante poderosa como base de su riqueza comercial.

La marina mercante española no pedirá como la de Italia hasta la creación de un Ministerio de Marina Mercante, pero sí la conveniencia de que se establezca en el Ministerio de Marina una junta consultiva compuesta de jefes de la Armada y de caracterizados navieros de nuestros principales puertos, que tengan por misión tratar de las necesidades de la industria marítima confiadas á la genuina competencia del ministro de Marina.

La marina de guerra y la mercante tienen idénticos intere-

ses que fomentar, y en vez de divorciarse, unos y otros se completan. Los servicios marítimos encargados á la marina de guerra son una garantía para la mercante, y la experiencia ha demostrado que nadie podría conocer y servir mejor que ella las condiciones de actividad que reclaman aquellos servicios que han tenido por otra parte en nuestras comandancias constantemente un carácter de moralidad y honradez que enaltece á los dignos oficiales que las han desempeñado.

Pero es justo que llegue un día en que la marina mercante sea consultada; que si lo hubiese sido quizás no habría llegado al estado de decadencia en que hoy se encuentra. Hemos dicho que los intereses de nuestra Armada son hermanos de los de la marina mercante; ambas son honra del país y ambas sufren la misma decadencia. Será una grave falta nacional si no se levantan y si no se evita que la una caiga á ser una marina de cañoneros y no recobre el rango y la importancia que los intereses de la patria y su abolengo reclaman, y que la otra se convierta en marina de pescadores en vez de serlo de navegantes.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo). No hallándose tampoco presente el Sr. D. Abelino Brunet, tiene la palabra el Sr. D. Camilo Villavaso.

El Sr. **Villavaso** (D. Camilo): Señores, muy pocas palabras he de pronunciar; ni el estado de mi salud, ni el miedo horrible que en este momento me posee, ni la escasez de mis conocimientos, ni las prescripciones del reglamento me permiten otra cosa. Diré, para cumplir mi cometido, que allá, de un rincón de nuestra tierra, hemos traído para depositar ante este sabio é ilustrado Congreso aspiraciones concretas, deseos sencillos y de fácil y práctica realización, de los intereses navieros y mercantiles del litoral cantábrico. Mucho ha abreviado mi tarea la elocuente y calurosa exposición de mi compañero y digno predecesor, Sr. Alonso, que acaba de hacerse desde esta tribuna, y el erudito, extenso, y concienzudo trabajo del ponente Sr. Costa, que reune iguales condiciones de conocimientos prácticos de todas las necesidades tangibles de la marina, como también el del Sr. Ricart, que también reune

análogas condiciones prácticas; trabajos todos que más que disquisiciones académicas, son discursos teóricos revestidos de carácter histórico, un carácter generalizador y amplio, trabajos de estadistas, trabajos de economistas, trabajos de hombres de administración, que han sentido y tocado esas necesidades, que las han comprendido en las localidades mismas, y que vienen á traer aquí soluciones prácticas perfectamente concluyentes y definidas, hasta el punto de que pudieran convertirse mañana en el articulado de un proyecto de ley.

Mi breve exposición, desde esta tribuna, podrá ser una especie de glosa ó de paráfrasis de esos dictámenes, si es que no fuera atrevimiento imperdonable que el elegante estilo del Sr. Costa y el diserto lenguaje del Sr. Ricart lo recibieran de mi tosca é imperita palabra.

Voy, pues, á concretar mis ideas en esta materia, empezando por repetir la aspiración expuesta por el Sr. Alonso: la clase de navieros, la clase mercantil del litoral cantábrico, despues de estudiar maduramente la cuestión, está unánime en pedir un régimen sencillo y descentralizador para la marina mercante; al pedirlo así, no va envuelta en esa aspiración, ni en la persecución de esa idea, ningún sentimiento, ni de recelo, ni de desconfianza, ni de animosidad hácia el Cuerpo general de la Armada, hácia la gloriosa marina militar de España. Y, ¿cómo había de ser así en Vizcaya, que recuerda entre sus glorias más puras, más legítimas, más refulgentes, los altos hechos de sus marinos? Porque si bien Vizcaya no ha producido artistas distinguidos y excelsos, si no ha producido grandes hombres de ciencia, ni un estratégico eminente, ha tenido (y se ha contado entre las más aventajadas regiones de España, que en todos los siglos, desde que empezó la marina española á obrar en los mares de Europa como una potencia naval importante) los marinos más distinguidos de la patria española.

Vizcaya, y bajo este nombre de Vizcaya quiero comprender las tres provincias hermanas, como lo hacían los escritores del siglo XVI, toda la patria vascongada, tiene en los anales de su historia á los héroes de la isla de Re y de la Rochela,

los primeros que batieron el poderío naval de Inglaterra en el siglo XIV, en la época del gran rey Eduardo III: en el siglo XV tiene á Pedro Salazar, que representa las glorias más esplendentes, las victorias marítimas del reino en aquella centuria; en el siglo XVI, todos sabéis los hombres ilustres que dió Vizcaya á la marina militar, empezando por Juan Martínez Recalde, ilustre vice-almirante de la Armada Invencible, secundado por su compañero Miguel Oquendo; por el intrépido Antonio de Oquendo y por otros cien almirantes y capitanes, que ya como jefes de la Armada, ya como exploradores y descubridores, ya como héroes por sus hechos particulares, como el insigne é incomparable Machin de Munguía, dejaron un rastro luminoso en la historia militar del poderío español, en su época más brillante.

Por consiguiente, no puede haber en esa aspiración del comercio cantábrico ninguna idea de recelo, desconfianza, ni rivalidad hácia un poder tan glorioso, tan respetado y amado por todos nosotros.

Nosotros queremos que se imite el ejemplo que ha dado la nación más celosa de sus glorias marítimas, la más grande y potente desde que empezó el decaimiento de España. Inglaterra nos dió ese ejemplo con la ley del año 1854, que se reconoce en la compilación legislativa inglesa con el nombre de 16-17 *Victoria*, capítulo 104, que organizó el Ministerio especial de Comercio, que tiene á su cargo todos los servicios administrativos dependientes de la marina mercante.

Con ese Ministerio civil se ha obtenido en Inglaterra una acción vigilante, robusta y activa del poder central que permite al mismo tiempo gran amplitud y desarrollo á la autonomía ó independencia de las juntas administrativas locales.

En cada puerto de Inglaterra hay una junta administrativa y ejecutiva, producto en parte de la elección y en otra parte del nombramiento de delegados del Ministerio del Comercio, cuya junta tiene facultades para hacer ordenanzas y reglamentos locales. De esa manera se atiende al pensamiento de la diversidad y especialidad.

Esas juntas atienden á las circunstancias, condiciones,

elementos y prácticas usuales en cada puerto, porque claro es que no son los mismos los reglamentos locales de Glascow que los de Liverpool, ni estos como los de cualquier otro puerto. En cuestiones de pilotaje, inspección de ría, organización de las funciones del llamado *Board of Marine*, y en todos los detalles de la administración y de la policía de cada puerto, ha sabido combinar Inglaterra el elemento tradicional y el elemento local con el principio de alta uniformidad y alta unidad, centralizándolo en uno de los Ministerios de la reina Victoria.

Pues bien; el comercio de Vizcaya desearía eso. Recuerdo con orgullo y al propio tiempo con pena, la historia de su Consulado. Con orgullo porque es una de las instituciones que más importancia han tenido en la historia del comercio nacional, uno de los tribunales más sabios, sensatos, rápidos, expeditivos y baratos que hubo en la administración de la justicia comercial. Como institución administrativa y de policía realizó cosas admirables con los recursos que de año en año iba inventando su grande iniciativa y su amor extremado al desarrollo de los intereses que le estaban encomendados.

Quisiéramos, pues, ver revivir aquellos Consulados en que tanta gloria ha tenido España, no solo con las facultades que antes tuvieron, sino con otras más amplias y descentralizadas propias del avance y adelanto que han tenido los estudios economico-políticos en nuestra época y lo probado por la experiencia en países similares al nuestro.

La existencia de esas juntas económico-administrativas de Marina, formando un Ministerio de Marina mercante ó una Dirección dependiente del Ministerio de Fomento (porque esta es cuestión de detalle y no afecta grandemente al principio), podría resolver en la práctica una porción de cuestiones, trabas, dilaciones y vejámenes que hacen que todos los días pongan el grito herido en el cielo los navieros, marinos y todos los representantes de la clase comercial. Esas trabas nacen muchas veces, no de falta de celo, de inteligencia, ni de buen deseo de los empleados y delegados del Gobierno en dar toda clase de facilidades y medios de acción á los comerciantes,

rincipio de la u y condiciones de cada
de una porc s intereses generales
xtraordin: rédito naval, esta-
rvicios, isma forma ó aná-
ho mi orma de las or-
de r grandemen-
los buques;
tratados
Levan-
pliás y u e Eu-
argo sin graves inc tad
dades que hoy corresponden: a
en la administración interior de los puerto
rio de la Gobernación en lo que se refiere á sanidad marítima, las que hoy conserva el Ministerio de Marina en la parte relativa á la policía y administración de los mismos puertos, y también podría hacerse cargo de una porción de funciones que hoy desempeñan los delegados del Ministerio de Hacienda.

En Inglaterra, cuyo tipo hemos tomado porque es la nación marítima más grande y la más práctica, son muy amplias las facultades que á esas juntas da la ley constitutiva del Ministerio de Comercio, y mucho más las que como desarrollo de esa ley, tienen en las ordenanzas y reglamentos locales. A su cargo corre todo lo relativo á la policía de los puertos, al examen de los pilotos prácticos, al nombramiento de los inspectores de la navegación y otra porción de funciones especiales de cada puerto. No es lo mismo un puerto de una gran rada ó bahía que un puerto de ría, ni un puerto de ría que está á 2 leguas de la desembocadura en el mar es lo mismo que otro que pueda estar á 20 ó 40, porque si ahora no temiera molestaros os leería una porción de datos que aquí tengo en apoyo de las quejas que enuncio, y por ellos veríais lo que aumenta el coste de una expedición marítima por las dilaciones que ocasiona una cosa tan simple y sencilla como es el pase de la visita de fondeadero y de la sanidad. Tengo aquí datos con los cuales se demuestra que la obligación que tienen hoy los buques de Bilbao de fondear en la ría de Portugalete ó frente á

Portugalete para recibir la visita de la sanidad marítima, les ocasiona la pérdida de uno ó dos días que constituye una estadía, y estadía grandísima al fin del año dado el número de viajes redondos que allí se verifican, y la rapidez y prontitud con que esas expediciones tienen que hacerse para que los interesados en los negocios, tales como exportadores, navieros, marinos, corredores y todos los auxiliares, puedan sacar un interés regular. Esto que acontece con el servicio de sanidad, sucede tambien con la práctica de las diligencias de aduana. Es muy compleja, muy embrollada y muy larga la tramitación enmarañada con mil detalles, con mil pequeñeces que ocurren en el servicio y que tienen entretenidos un gran número de horas á los corredores y sus dependientes, capitanes, marinos y á todo el mundo.

Todas estas condiciones propias de la localidad, todos esos accidentes que nacen de la constitucion de cada puerto, la situación que ocupa, las circunstancias que la rodean, podrían ser perfectamente resueltas allí en la misma localidad, por esas juntas, por esos empleados que se nombren, simplificándose de esta suerte notablemente los servicios; sin perjudicar en nada los intereses generales del país, sino antes bien beneficiándoles, por la armonía que resultaría de esta provechosa descentralización de los puertos, que va encaminada directamente á fomentar el desarrollo de la marina.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): Con el disgusto de siempre tengo que advertir al Sr. Villavaso que han pasado quince minutos.

El Sr. **Villavaso** (D. Camilo): Siento, Sr. Presidente, que el tiempo solo me consienta decir ya tan pocas palabras, pues aunque había hecho intención y formado el propósito de ser sumamente breve, no va á serme posible ni aun leer algunos datos estadísticos que traía, y por lo tanto, para abreviar, respondiendo á la indicación del Sr. Presidente, á que yo defiero con reconocimiento, diré que nuestras aspiraciones concretas sobre este tema son: régimen civil de la marina mercante con amplia descentralización por la existencia de Juntas locales de marina mercante, con la facultad de hacer reglamentos y

ordenanzas, según las circunstancias y condiciones de cada localidad, y sin perjudicar en nada los intereses generales públicos; creación de una institución de crédito naval, estableciéndose un registro de comercio en la misma forma ó análoga á la de los Registros de la Propiedad; reforma de las ordenanzas de Aduanas en el sentido de simplificar grandemente el procedimiento de tramitación y despacho de los buques; reforma de los derechos consulares; celebración de tratados de comercio para dar desenvolvimiento á la marina de Levante por el Africa, y á la marina del Cantábrico por el N. de Europa y por el otro lado del Atlántico, y por último, libertad completa para todas las industrias que contribuyen al sostenimiento de la marina mercante. He dicho. *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): Tiene la palabra el Sr. Rosselló.

El Sr. **Rosselló** (D. Alejandro): Señoras y señores: todos los oradores que representan en este Congreso provincias separadas de la Península por el mar, se han creído en el deber de protestar del españolismo de las regiones que representan y de su adhesión á la madre común. Yo, que llevo la representación de una modesta institución de enseñanza de las Baleares, no puedo seguirles en este camino, porque en mi país es tan puro el patriotismo, tan levantado el concepto de la patria, que la simple protesta que al fin y al cabo supone en alguien la probabilidad de la duda, fuera por sí sola una ofensa á la lealtad y á la hidalguía de una provincia que jamás contribuyó á causar los males de la patria, que acudió siempre solícita á curarlos con sus tesoros y con su sangre generosa, y cuyas ciudades ostentan como timbres de su preclara historia los títulos de fidelísimas y muy nobles y leales.

En lo que sí debo imitar á dichos oradores es en llamar la atención del Congreso sobre el estado de abandono en que se halla la defensa de las Baleares, pues, excepción hecha de la fortificación de la Mola en Mahón, no hay en todo el archipiélago una obra seria de defensa; ya que las magníficas murallas que un tiempo hicieron plazas inexpugnables de Palma, Alcudia, Ibiza y Ciudadela, no son hoy más que monumentos

que atestiguan el esmero con que nuestros antepasados atendían á la defensa de las islas, y que impiden el crecimiento y desarrollo de aquellas poblaciones.

Yo no he de detallar el estado en que se encuentran las fortificaciónes de las Baleares y su artillería, porque no considero patriótico dar semejantes datos á la publicidad; pero baste deciros que considero justificadas las frases que consigna el señor Costa en su dictamen al afirmar que solo respetos internacionales conservan bajo nuestro pabellón colonias y provincias.

Y cuenta, señores, que se trata de islas que, como dice con oportunidad el actual ministro de la Guerra en la carta que encabeza *Las llaves del Estrecho*, fijan, acaso más de lo que á nuestra tranquilidad conviniera, las miradas de naciones poderosas, cuyas escuadras, dicho sea de paso, visitan nuestros puertos con bastante más frecuencia que la española, representada en Palma, en la capital de las Baleares, por un insignificante cañonero.

Desgraciadamente mis observaciones tienen mayor importancia, porque tienen precedentes. Todos sabéis que Napoleón nos tuvo destinados á formar un principado con que intentaba indemnizar á costa ajena uno de sus numerosos despojos; que los ingleses estuvieron apoderados de Menorca, que, más feliz que Gibraltar, volvió al seno de la madre patria, y todos comprendéis que cualquiera complicación europea podría poner á las Baleares en circunstancias que el patriotismo más acendrado no podría salvar, porque el patriotismo puede reducir á pavesas campos y ciudades, pero no puede levantar baterías sin cañones ni resistir sin fortalezas los ataques de las escuadras modernas. *(Bien, muy bien.)*

Y sin embargo, señores, las Baleares tienen una importancia decisiva en el porvenir de nuestra marina y en nuestra influencia en el Mediterráneo; porque su situación privilegiada las coloca en condiciones de ser la estación más importante en la gran vía que sigue hoy el comercio universal.

Todas las naciones se han apresurado á aprovecharse de las ventajas que ha producido la apertura del canal de Suez, y se

preparan á aprovechar las ventajas que les brinda la ruptura del istmo de Panamá; y si nosotros no queremos comprometer nuestro porvenir y esterilizar los favores que nos otorgó la Naturaleza; si no queremos contemplar impasibles la ruina de nuestra marina, es indispensable que nos apresuremos á dotar á las Baleares de los puertos proyectados, especialmente el de Palma, que construyamos diques de carena y de reparación, inmensos almacenes, grandes depósitos de carbón y de vituallas; porque si no ofrecemos á los buques que cruzan el Mediterráneo en demanda del Canal ó del Estrecho fondeaderos seguros y medios de ocurrir á sus necesidades, acudirán á recompensar los sacrificios del primer pueblo marítimo que les proporcione tan indispensables elementos, y que conseguirá determinar en sus puertos centros de actividad que estamos destinados á explotar.

Las Baleares deberían convertirse en un gran depósito de comercio donde se acapararan las mercancías de Filipinas, de las Antillas, las que nuestro comercio pudiese importar de Africa y aun de las repúblicas sud-americanas, para repartirlas por Europa; y esto se conseguiría declarando puertos francos los del archipiélago ó cuando menos los de Mallorca.

Nuestra marina monopolizaría los transportes desde Ultramar á Baleares, y allí y no á lejanos países irían á buscar los productos los mercados consumidores, que darían á menudo flete á nuestras naves, á las cuales prestarían también vida las nuevas industrias que brotarían al calor de la libertad comercial.

Ya veis, pues, que no demandamos protección, ni subvenciones, ni primas, ni medios artificiales para el renacimiento de nuestra marina; que no queremos que crezca como esas flores que se mecen ufanas en el tibio ambiente de la estufa y mueren y se marchitan á la primera ráfaga del cierzo helado *(Muy bien, muy bien);* por el contrario, queremos que renazca al soplo fecundo de la libertad y que crezca y se desarrolle con la lucha, con la competencia y con las contrariedades; porque la libertad y la iniciativa individual son más fecundas en mi querida isla que la protección más omnipotente, y han

dado allí vida á sociedades de ferrocarriles, industriales, de crédito y de navegación, que sostienen los más gallardos buques del Mediterráneo, sin reçlamar jamás una subvención del Estado.

De cuantos puertos francos se han propuesto en este lugar, ninguno podría dar las ventajas ni reuniría las condiciones que los de Mallorca; porque es un grave error creer que basta declarar puerto franco un fondeadero para que allí brote como por encanto un centro de riqueza, de actividad y de vida.

Los puertos francos han de establecerse en puntos de tránsito sobre las grandes vías que sigue el comercio del mundo, en puntos de producción, donde haya alguna industria, abunden los víveres frescos, puedan hallar los buques abrigo cómodo y fácil, seguridad, elementos para reparar sus averías, grandes depósitos de carbón, mercancías y vituallas, instituciones de crédito y giro y una población educada y culta que tenga aptitudes y hábitos é historia comerciales.

Pues, bien: Mallorca reune todas esas condiciones; permitidme que repita lo que he dicho en otras ocasiones. Mallorca es un país fértil donde la naturaleza no se muestra nunca ingrata al trabajo del hombre. Hay en ella una población densa que ataca con vigor la tierra y escala hasta la cúspide sus montes para colgar en sus laderas la encantadora vid y plantar en las resquebrajaduras de sus peñas el algarrobo y el olivo. Poblados bosques que va clareando por desgracia la mano de propietarios ignorantes, defienden los llanos de la isla, en los cuales ondulan, como mares de oro, granadas y lozanas mieses que sombrean á intervalos simétricos la higuera productora y el gracioso almendro.

Hermosos naranjales que se defienden de epidémica enfermedad y que repuebla el agricultor con tenacidad laboriosa á medida que los despuebla la muerte; extensas huertas, de las cuales un cultivo intenso obtiene dobles cosechas anuales, y en las que crecen frutales de toda especie y sabrosas legumbres y el cáñamo y el anís, hacen de la isla una riquísima comarca, cuyos productos, unidos á los de nuestra naciente industria, permiten la exportación en grandes cantidades de vi-

nos, aceites, aguardientes, licores, almendras, naranjas, frutas verdes y secas, higos pasos, manzanas, uvas, encurtidos, algarrobas, cerdos, pescado, jábones, tejidos de hilo y algodón, mantas de lana, petróleo refinado, azúcar de melazas, harinas, conservas, confituras, jarcias, alfombras, minerales y otros muchos riquísimos artículos que llevan nuestras naves á todas las regiones del mundo conocido, importando á su retorno las producciones de climas apartados y el carbón que alimenta nuestra industria.

La navegación por las Baleares ofrece condiciones especialísimas de seguridad; de noche se tiene siempre algún faro á la vista; todos conocéis las excelentes condiciones del puerto de Mahón, aunque más bien es un puerto militar que comercial; en Ibiza se va á construir ahora un magnífico puerto de refugio, y el de Palma se halla en el fondo de una bahía de 20.000 hectáreas de fondeadero, tan bella como la de Nápoles, de tales condiciones, que muchos marinos la han denominado *Bahía encantada*, y que si no es encantada os puedo asegurar que es encantadora.

La entrada de la bahía la señalan de noche desde cualquier punto los faros de Calafiguera, Cabrera y Cabo Blanco, marcando luego la del puerto en construcción, los de Porto-Pí y Puerto de Palma. A estas condiciones naturales se une la que arranca de la tranquilidad de aquel país que le hace apto para domiciliarse en él los grandes capitales, libres del riesgo á que los exponen las revueltas sangrientas de otros pueblos, y el carácter dulce y hospitalario de sus habitantes, quienes, presintiendo tal vez su secreto destino, otorgan al extranjero el mismo afecto y consideración que á sus conciudadanos.

La declaración de puerto franco á favor de los de Mallorca no había de ocasionar perjuicio de ningún género á las demás provincias ni sacrificio alguno al Estado, como no quiera darse este nombre á la terminación de las obras del puerto comenzadas, á la concesión para construir un dique, solicitada hace veinte años y no resuelta todavía, con cuya demora, que no sorprende en este país de los trámites y del expedienteo, viene impidiendo á la iniciativa particular que nos redima del tri-

buto que los puertos españoles del Mediterráneo pagan á Marsella y á Argel, y á la devolución de la draga que hace diez años nos fué arrebatada sin que hayamos podido recuperarla.

Por lo demás, Mallorca podría asegurar al Estado los rendimientos que hoy obtiene de la renta de Aduanas por medios análogos á los que se arbitraron para cubrir el déficit que produjo en 1852 la franquicia concedida á los puertos del archipiélago canario, que estaba en condiciones iguales, absolutamente iguales á las en que hoy se halla Mallorca.

Ya veis, pues, que hay precedentes que abonan mi petición, y que no hay justicia en negar á Mallorca lo que hace más de treinta años se concedió á las Canarias, y que fué para ellas señal de resurrección y de vida, tanto más cuanto que la experiencia ha demostrado que las Canarias han obtenido magníficos resultados de la franquicia de sus puertos sin perjuicio del Tesoro ni de las demás provincias; y toda vez que si al Estado le conviene tener una estación y un gran depósito comercial en el Atlántico, le interesa mucho más tener una y otro en el Mediterráneo, en ese risueño mar que guarda en sus azules ondas todos los recuerdos del antiguo mundo, en cuya superficie tersa se han espejado los grandes acontecimientos de la historia, en cuyo seno se hundieron la civilización griega y la romana al morir sus bellas teogonías; mar que se reanimó cuando las naves de las repúblicas italianas llevaban la vida del renacimiento á todos los pueblos de Europa, y que hoy resucita para servir de teatro á la civilización moderna, á la voz poderosa de Lesseps, cuyo genio portentoso ha abierto el surco fecundo que vierte las aguas del Mar Tirreno en el sagrado seno del Mar Rojo, hácia el cual envían todas la naciones sus navíos para que allá en Suez humillen sus enseñas ante el hombre extraordinario que trastorna el mundo para traer la riqueza y la abundancia á regiones antes de desolación y de miseria.

Es, por lo tanto, evidente que la declaración de puerto franco en favor de Mallorca no ocasiona á nadie el menor perjuicio: no al Estado, porque se le asegura el producto de las aduanas; no á las demás provincias, que resultarían beneficiadas

con el aumento de tráfico y de fletes y con las nuevas industrias que se plantearían, cuyos productos podrían explotar y transportar, y en cambio poseeríamos el primer centro comercial del Mediterráneo, que contribuiría poderosamente á anular la importancia comercial de Gibraltar, que para vergüenza nuestra permanecerá en manos de los ingleses mientras no pierda las ventajas que hoy les ofrece, pues nuestra candidez no ha de llegar al extremo de creer en esos propósitos de devolución que lanzan á la publicidad los periódicos londonenses cada vez que les conviene dirigirnos un halago; ya que la historia del mundo, y en especial la de Inglaterra, no ofrecen muchos ejemplos de esos rasgos de generosa y espontánea honradez, con los cuales se repara una gran injusticia á costa de una posesión ó de una plaza importantes.

No puede dudarse de que Mallorca, por su propia iniciativa, tiene condiciones para explotar este gran acontecimiento y para convertirlo en honra y provecho de la patria.

A pesar de las circunstancias desfavorables en que se hallaba en 1869, la matrícula de Palma solamente contaba más de 150 buques de alto bordo, aparte de su respetable flota de vapores; en Argel hay pueblos enteros de mallorquines y menorquines que representan allí la parte más sana y más inteligente del elemento español; casi todo el comercio de España con Argel lo hacen las Baleares; en Marruecos las únicas casas de comercio que preponderan sobre las extranjeras son las mallorquinas, y de Mallorca son las naves que con más frecuencia visitan los puertos del imperio marroquí.

El puerto franco es insustituible, porque los depósitos de comercio, si se establecen por cuenta del Estado, están informados por un espíritu burocrático que les esteriliza, porque el comercio necesita actividad suma y una tramitación fácil, sumarísima y poco costosa; y si los establecen las Compañías de Almacenes Generales, no pueden sostenerlos sin arruinarse; tal es el cúmulo de condiciones y el número de empleados que les exigen las disposiciones vigentes.

Que se nos conceda la franquicia de puertos y veréis surgir como por conjuro una gran compañía para la explotación de

los productos filipinos y antillanos, y que acaparará en breve gran parte del comercio de Africa; en nuestros astilleros, hoy desolados y desiertos, el martillo del calafate y el canto del industrial asordarán los aires; del fondo de nuestro puerto, convertido actualmente en cementerio donde apenan la vista como osamentas de animales gigantescos los esqueletos de aquellos buques que fueron gloria de la marina española, volverán á salir las naves audaces que demostrarán al mundo que no se ha extinguido en Mallorca la raza de los grandes marinos, como Jaime Ferrer, que inventó las cartas geográficas, como Felipe Bauzá, fundador del Instituto Hidrográfico, como Antonio Barceló, que asombró al mundo con sus hazazas y limpió de piratas el Mediterráneo.

Para todo eso no pedimos ni una subvención, ni un privilegio, ni una ayuda; pedimos que se nos conceda lo que hace más de treinta años se concedió á Canarias en compensación de su aislamiento, que es igual á nuestro aislamiento.....

El Sr. **Presidente** (Cánovas): Medio minuto le queda á S. S.

El Sr. **Rosselló** (D. Alejandro): Pues bien, voy á terminar en este medio minuto pidiendo, por multitud de razones que no me es dado exponer, que se nos deje mover á todas horas en ese mar que ha mecido nuestra cuna, y que se nos deje cruzarle libremente como cruzan el espacio esas gaviotas que al morir de la tarde cantan un himno de amor á la *Perla del Mediterráneo*, á la *bella sultana de los mares*, y van luego á confundirse allá en el horizonte con las velas latinas de nuestros valientes pescadores. He dicho. *(Muy bien, muy bien, grandes y nutridos aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Cánovas): El Sr. D. José Elías de Molins tiene la palabra.

El Sr. **Elías de Molins** (D. José): Señores: vengo en representación, como delegado, de una sociedad importantísima industrial de Barcelona, titulada *Crédito y Docks*, y solicito la benevolencia del Congreso, pues no soy orador; pero de todas maneras como he de tratar de una cuestión importante y es necesario fijar bien los datos, me permitiréis, para más seguridad, leer el discurso:

«El Comercio y la Marina son dos factores indispensables para la solución del problema *Colonial*, por ser lazos estrechos y vigorosos de unión entre la metrópoli y sus provincias ultramarinas. Verdad es esta fuera de discusión por lo que atañe al *Comercio*, y así lo han reconocido los más ilustres próceres del libre-cambio. Decía D. Segismundo Moret en el preámbulo de un célebre Real decreto de 16 de Octubre de 1870: «Que suprimiría gustoso las aduanas del Archipiélago filipino si no mediasen de un lado el presupuesto, y de otro la importante consideración que reclama el comercio de la Península, no tanto por lo que este comercio y aquel mercado representan para nuestra *Industria*, cuanto porque no es posible olvidar que la civilización ha seguido en el mundo las corrientes comerciales, que con el tráfico han empezado y se han desarrollado las relaciones más íntimas entre los pueblos más distantes.

»Por eso, añade el preámbulo, Inglaterra ha adquirido tan gran influencia en todo el mundo conocido y en especial en Asia y Oceanía, influencia que va sintiéndose ya con perjuicio nuestro en el Archipiélago filipino. Y que por tanto España no podía ayudar á la formación en aquellas lejanas tierras de un pueblo hermano, sin unir á sus naturales con lazos indisolubles; si por medio del envío de nuestros productos y con el aliciente del comercio, no lleva á ellas su lengua, sus costumbres, su riqueza, su civilización, en fin, que solo por este camino se difunde primero y se arraiga después con poderosa fuerza.

»Lástima grande es que tan hermosas palabras y conceptos las aplicara el distinguido economista solo al comercio, cuando pintan con gran vigor y colorido la misión de la marina mercante. Es que una nave es mucho más que un vehículo de transporte; una nave surcando las olas es un pedazo desprendido del suelo patrio, protegido por su bandera y sus leyes, que al tocar en las playas españolas de allende los mares se confunde amorosamente con ellas. En aquella nave van un puñado de españoles con su cultura, ideas, lengua, preocupaciones, anhelos, recuerdos, esperanzas, alegrías y triste-

zas, y devorados en fin de un amor intenso hácia la patria que parece crecer con las distancias. Pues bien, este vivo y animado compendio de la nación española ha de influir de un modo más directo y poderoso en las relaciones entre la metrópoli y sus provincias, que las mercancías y los intereses comerciales.

»Inglaterra, que señorea los mares merced á una flota mercante de 22.569 naves, acrece de día en día sus dominios coloniales. España, que tiene pobre marina, ve menguar su añejo poderío colonial.

»Con gran tino y verdad han señalado los inspiradores del Congreso el estado de la marina mercante española como poco lisonjero. La marina mercante del mundo, según los datos publicados en Setiembre último por el Repertorio del *Véritas*, es de 48.704 buques de vela de cabida 13.647.877 toneladas y de 7.764 vapores de cabida 9.232.096 toneladas. España, según los datos proporcionados por la Comisión de Hidrografía, posee sólo 1.674 barcos de vela de 286.164 toneladas y 394 vapores de 304.092 toneladas. De suerte que una nación que tiene 2.215 kilómetros de costas y territorios esparcidos por todos los ámbitos del globo, figura en el cuadro general de la marina detrás de Inglaterra, Noruega, Italia, Alemania, Francia y otras potencias de más escasa importancia marítima.

»Según datos curiosísimos publicados recientemente por la Oficina central de estadística de Noruega, España sólo tiene un tráfico de 0,78 tonelada por cada kilómetro cuadrado de su territorio y 23,71 toneladas por cada 100.000 habitantes, mientras que Inglaterra tiene 20,82 y 190,21 respectivamente, Noruega 4,53 y 762,88, Alemania 2,01 y 24,66, Suecia 1,07 y 104,57, Dinamarca 5,89 y 115,68, Italia 3,19 y 33,49.

»Según la estadística oficial publicada en Francia en Setiembre de este año, su marina mercante ha tenido en el puerto del Havre durante el año 1882, un movimiento en el tráfico de importación y exportación de 1.041.073 toneladas; en cambio, según las balanzas españolas de 1881, últimas publicadas, la participación de la bandera española en el tráfico general de importación y exportación en todos los puertos de

España, fué de 946.390 toneladas; de suerte que la marina mercante francesa ha alçanzado en uno solo de sus puertos, que no es por cierto el más importante, mayor movimiento que la marina española en todos los puertos reunidos de la Península.

»Citamos con toda intención estos datos: primero, porque se trata de una nación vecina habitada por congéneres de raza, y segundo, porque á pesar del estado rico y floreciente de su marina comparada con la nuestra, ha dejado oir quejas y lamentos, logrando que con general aplauso el Gobierno de la República francesa promulgase la ley de 9 de Enero de 1881, otorgando primas á la construcción de buques y á la navegación de altura.

»Fácil nos sería aglomerar la cita de datos estadísticos para probar el mísero rango marítimo que hoy ocupa España.

»Nuestra marina mercante no se ha desarrollado ni tomado vuelo en estos últimos años al compás de los demás elementos productores del país, y mientras notamos que gracias á la protección crecen y prosperan la riqueza pública, las líneas férreas y otras industrias, vemos permanecer casi inmovilizada á la marina en general y especialmente á la de altura, excepto la subvencionada ó protegida por el derecho diferencial de bandera en Cuba y Puerto-Rico.

»En 1876, fecha en que son muy vivas las quejas y clamores de la marina, y en que empiezan á sentirse los efectos producidos por la abolición del derecho diferencial de bandera en la Península, la marina mercante española se componía de

	2.752	buques de vela	de	451.841	toneladas
	388	»	de vapor de	159.000	»
Total	3.140	naves	con	610.841	toneladas

En 1883 la marina mercante se compone de

	1.674	buques de vela	de	286.164	toneladas
	394	»	de vapor de	304.092	»
Total	2.068	naves	con	590.256	toneladas

»Por consiguiente, resulta de estos datos tomados escrupulosamente de los publicados por la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Marina, que la mercante española, ha perdido en menos de siete años 1.072 buques y 20.585 toneladas.

»Si á esto añadimos, que en lugar de los 16 vapores subvencionados con 29.763 toneladas que había en 1876, en 1883 las Compañías subvencionadas tienen 53 vapores con 99.103 toneladas, quedarán completos los datos para probar el estado poco lisonjero de la marina mercante española.

»La pérdida que ha sufrido la marina de vela española es debida según algunos á la transformación que hoy sufre el material de vela y su sustitución por el de vapor. Pero esto no es del todo exacto.

»Según los datos proporcionados por la agencia *Veritas*, en el año de 1877, la flota mercante de vela del globo era de 51.912 buques mayores de 50 toneladas con 14.799.130 toneladas. Pues bien, según la estadística publicada últimamente por el mismo registro del *Veritas*, la marina mercante en 1883 es aún de 48.704 buques con 13.647.877 toneladas. Así es que en seis años la marina de vela ha perdido únicamente 3.208 buques y 1.151.253 toneladas. De manera que España en igual período ha perdido por sí sola 1.072 naves de vela, ó sea el 33 por 100 de las bajas sufridas por todas las naciones del globo. No debe, pues, ser exacta la teoría de los que achacan las pérdidas que ha sufrido la marina á su transformación, cuando en 1877 Inglaterra tenía en marcha 17.765 buques de vela con 5.526.930 toneladas, y en 1883 tiene 17.875 con 5.271.160 toneladas, ó sea un aumento de 110 buques de vela; y Noruega que tenía, en 1877, 4.135 barcos de vela con 1.352.949 toneladas, en 1883 tiene aún 4.003 con 1.366.941 toneladas. Múltiples ejemplos podríamos citar para probar que mientras ha sido escasa la pérdida proporcional que han sufrido todas las naciones del globo del material de vela, ha sido enorme el quebranto sufrido por la marina de vela de España, que por sí sola ha alcanzado la tercera parte de las experimentadas por todas las demás naciones marítimas del globo.

»Y es muy digno de ser notado, que mientras las nulas ó

insignificantes pérdidas sufridas por la marina de vela de otras naciones, han sido sufridas por el enorme crecimiento de su marina de vapor, en España, según queda apuntado, este movimiento ha sido escaso; así Inglaterra, que en 1877 tenía en marcha 3.133 buques de vapor con 3.283.910 toneladas, tiene hoy 4.649 vapores con 5.919.819 toneladas; Francia, que tenía 272 buques con 319.379, tiene 458 con 667.474 toneladas; Alemania, que tenía 220 vapores con 259.785 toneladas, tiene hoy 420 vapores con 476.839 toneladas.

»Lejos de desaparecer la marina de vela, cobra nuevo empuje, y datos é informaciones fidedignas nos permiten afirmar con seguridad, que hoy Inglaterra, la gran maestra de la navegación, construye multitud de barcos de vela.

»Otras causas habrá propias solas de la nación española, cuando se observa que el fenómeno del rápido descenso de su marina de vela se ofrece de un modo característico y acentuado, cual no se nota en el resto de las naciones marítimas.

»La señal elocuente del pobre aliento que anima á nuestra marina, es ver cómo va perdiendo terreno en la participación de su propio tráfico. Las naves extranjeras arrollan á las españolas en el tráfico con la Península. Según las balanzas de 1881, últimas publicadas por la Direción general de Aduanas, la bandera española ha participado en el movimiento general de importación 296.278 toneladas, y la bandera extranjera 1.597.783 toneladas, y en el movimiento de exportación aprovecharon solo las naves nacionales 650.112 toneladas, y las extranjeras 4.467.013 toneladas. De suerte, que si levantamos un plano gráfico, por ejemplo, del movimiento general de importación desde 1875 á 1881, observaremos que, mientras que la línea que indica la importación en bandera nacional apenas oscila y se mueve, y varía entre 325.000 toneladas en 1875, 250.000 en 1877 y 296.278 toneladas en 1881, en cambio la línea que indica la importación en bandera extranjera asciende y crece de un modo visible y marcado, y de 800.000 toneladas de participación que tenía en 1875, pasa en 1877 á 1.150.000, y si en 1878 experimentó un ligero descenso de 100.000 toneladas fué un breve descanso para tomar después nuevo y vi-

goroso empuje, y subió rápidamente en 1881 á 1.597.783 toneladas, semejando la línea que indica este movimiento en el cuadro gráfico á altísimo monte, en cuya cima flota orgullosa la bandera extranjera, y parece contemplar con lástima la mísera participación que cabe en nuestro propio tráfico á las naves españolas.

»Algunos economistas se empeñan en señalar la prosperidad de nuestra marina mercante, parangonando su estado con el que ofrecía en el primer tercio de este siglo. No tenemos espacio para estudiar con el auxilio de la filosofía de la historia, las múltiples causas de decadencia de la nación española, y el modo como ha ido creciendo y desarrollándose; pero repetimos, la marina mercante no progresa con el brío que los demás elementos de riqueza nacional.

»¿Cuál es la causa? Los legisladores de 1869 juzgaron, con mejor intención que acierto, que la abolición del derecho diferencial de bandera sería la panacea de todos los bienes. ¿Qué ha sucedido? Ya lo hemos visto, ha decrecido en gran manera la marina de vela que visitaba las más remotas playas y desafiaba todos los peligros, que así doblaba el cabo de las Tormentas como el de Hornos, aquella marina semillero de navegantes y factorías ambulantes que daba vida á millares de familias en las costas levantinas, y solo ha aumentado la de altura subvencionada, ó protegida por el derecho diferencial de bandera en las Antillas.

»Al realizar la reforma de 1869, sus inspiradores juzgaron sin duda inferir á la marina una herida, cuando abolieron gradualmente el derecho diferencial de bandera, y prometieron, por vía de compensación, aminorar y simplificar los impuestos y gabelas que sufría; pero las antiguas cargas subsisten tan gravosas como antes, bien que se denominen en vez de derechos de faro, sanidad, fondeadero, etc., derechos de carga y descarga, etc., amén del sinnúmero que sería enojoso detallar. Creyeron de buena fe que abrirían nuevos y dilatados horizontes á nuestra marina, é hicieron brillar la esperanza de halagüeños tratados con las Repúblicas del Centro y Sur de América; y nuestras naves han perdido el tráfico de Suecia

y Noruega, y no visitan nuevas playas, ni se han realizado aquellas hermosas promesas de tratados con las Repúblicas hispano-americanas.

»No tenemos el propósito de hacer la crítica y examen de la reforma de 1869; basta decir que creemos que la marina mercante necesita hoy á todo trance auxilio y protección. La cuestión de la protección y del libre-cambio colocada en el terreno puramente doctrinario, carece de sentido práctico; lo ideal y utópico tienen por fuerza que encarnarse y tomar vida y transigir con la realidad. La ciencia se nutre de hechos, y de la observación uniforme de estos se forman las leyes; pues bien, los hechos demuestran que las industrias nacen y crecen al calor de la protección, y cuando son fuertes y vigorosas desafian á maravilla todos los elementos, y que cuando son débiles y pobres necesitan amparo y auxilio. Los hechos demuestran por qué Inglaterra, á la que sobran el 80 por 100 de sus productos manufacturados y le faltan el 50 por 100 de los alimenticios y primeras materias, sea libre-cambista en todo menos en el impuesto que protege sus cervezas, y por qué Alemania y los Estados-Unidos, que crecen y prosperan merced á la protección, sean proteccionistas. Los hechos demuestran también, por qué la potente marina inglesa protegida por leyes uniformes, favorecida por el crédito, no sacudida por continuados cambios y trastornos políticos, con magníficos puertos, docks, diques, cónsules inteligentes é infatigables, y con un sistoma colonial perfecto, sea un atleta fortísimo que pueda impunemente desafiar la competencia extranjera. En cambio, Francia é Italia, que tienen más marina que España, y mayores elementos de prosperidad, solicitan con empeño la protección.

»La protección justa y oportuna no enerva, vigoriza; en cambio si se deja al débil solo ante el fuerte, forzosamente ha de sucumbir. Es necesario hacer notar que es muy peregrino lo que acontece á la pobre marina mercante. Todas las industrais del país gozan de justísimos y merecidos derechos protectores, y en el presupuesto de ingresos de 1882 á 1883 figuran las rentas de Aduanas por la suma de 115.186.000 pesetas,

y en el de 1883 á 1884 por 123.749.000 pesetas. Pues bien, esta muralla de millones y los mayores gastos de acarreo aseguran ó al menos alientan la competencia de las industrias indígenas con las extranjeras; los libre-cambistas más radicales se detienen respetuosos ante los derechos fiscales por más que pugnen con la pureza de sus doctrinas; pues bien, estos impuestos fiscales siempre serán derechos protectores para la industria.

»Pero semejante criterio claudica ante la marina, declarando el *mare liberum* y libre la competencia. ¿Es que la marina no es digna de igual respeto? ¿No existen altísimos intereses políticos y económicos que exigen que la marina mercante llegue á un estado floreciente? Es indudable; pues si es así, es preciso para el fomento de nuestra marina mirarla con singular predilección y cariño. Francia que tiene un tonelaje dos veces y medio mayor que España, y su marina una participación en el tráfico de 36 á 37 por 100, no sólo no ha abdicado á los recargos sobre las procedencias indirectas, sino que en 1881 ha concedido á la larga navegación una prima de un franco y medio por tonelada de registro por cada 1.000 millas. Italia, que tiene una participación de un 26 por 100 en el movimiento general de su tráfico, ha coronado dignamente la información sobre el estado de su marina aconsejando la Comisión especial al Gobierno la concesión de primas. La marina mercante española, que en 1878 participó únicamente en el movimiento general de su importación y exportación de un 18 por 100, en 1879 un 16 por 100 y solo un misérrimo 13 por 100 en 1880, ¿cómo no ha de pedir auxilio y protección?

»Llegados á este punto indicaremos brevemente los principales medios que hoy cabe escogitar para el fomento de la marina mercante española.

»El tráfico de nuestras naves con las Antillas es el único de altura que tiene importancia, gracias al derecho diferencial de bandera; en cambio, las naves españolas que van al Archipiélago filipino, tienen escaso alimento y viven por pertenecer á compañías subvencionadas. Para conservar siquiera aquel tráfico con las Antillas, es necesario que se cumpla seria

y lealmente la ley de relaciones comerciales con Cuba y Puerto-Rico, promulgada hace un año y que fué fruto de prudentes y conciliadoras transacciones entre los intereses patrios y los antillanos. Un pacto solemne selló la abolición gradual del derecho diferencial de bandera en Cuba. Este pacto es el establecimiento de una rebaja gradual en los derechos arancelarios sobre los productos peninsulares para llegar en un período dado á la franquicia y al cabotaje.

«Desgraciadamente, la nueva ley de Presupuestos votada precipitadamente en las postrimerías de la última legislatura, quebranta la ley de relaciones comerciales, imponiendo á los vinos españoles en vez de 11 reales que antes pagaban 280 reales por pipa sin distinción de valores ni de escala alcohólica. Esto es tanto más lamentable cuando es sabido que para obtener una rebaja de un franco por hectolitro en los vinos de menos de 15 grados, por medio del tratado con Francia, se rebajaron casi todas las partidas del Arancel provocando gravísimas quejas de la industria. Este nuevo impuesto que cobra el Gobierno, es un recargo arancelario disfrazado que grava á las pipas de vino común en un 50 por 100 de su valor; hiere por consiguiente de muerte á un mercado de exportación rayano á 100.000 pipas anuales, equivalentes á unos 100 millones de pesetas, que eran el alimento más copioso de nuestras naves de altura. El Excmo. Sr. Ministro de Ultramar ha prometido dar pronta solución al conflicto. Hay una que se impone como necesaria y justa, ya que hoy no cabe la derogación de la ley de Presupuestos y está en su justa interpretación y aplicación. Bajo el nombre de *bebidas espirituosas* se comprenden lo mismo los vinos comunes que los más ricos en alcoholes, espumosos y licores. Pues bien; esto que choca con la equidad, está salvado, excluyendo de la clasificación de bebidas espirituosas, el vino común.

»El establecimiento de recargos prudenciales á las procedencias indirectas ó bien de bonificaciones á las directas, serían otras medidas que darían por resultado por un lado el fomento de la navegación de altura, hoy tan pobre y abatida y que vive á la sombra del manto protector, hecho girones

merced á reformas sucesivas, y por otro la creación de depósitos en los principales puertos de España á semejanza de Marsella. La donósa parábola del aguador de Lozoya que hizo tanta fortuna en la información naviera, podrá ser invocada por nosotros, el día que nuestro comercio é industria tengan depósitos en nuestros puertos y no tengan que acudir á los de Liverpool y Marsella.

»Nuestra marina pide además, con urgencia, fletes, pues de ellos vive y se alimenta, y necesita por consiguiente aprovechar no solo el tráfico nacional, sino desarrollar corrientes comerciales. Por esto la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona solicitó con empeño las admisiones temporales y señaladamente la importación de arroces de la India para ser después descascarados y reexportados á Cuba y Puerto-Rico. El *tránsito* constituye uno de los elementos más valiosos de la navegación sobre todo para las naciones que poseen provincias ultramarinas. En Marsella las cuatro quintas partes de su movimiento son de *tránsito*, y los estados que publica semanalmente la Compañía de Docks y Entrepôts dejan suspenso y admirado, y sin embargo este movimiento no es considerable comparado con el que se nota en los puertos del Norte. Pero el tránsito es imposible sin el auxilio de los depósitos de comercio, y más que todo sin plantear resueltamente el régimen de las *admisiones temporales*. El comerciante ó industrial que ha de importar un producto bruto destinado á sufrir una preparación fabril para su reexportación, acude al régimen de las *admisiones temporales*, lleva los productos á su fábrica con franquicia temporal de derechos, mediante la obligación de re-exportarlos después al extranjero. Según el Anuario de Block publicado en 1882, el tránsito en Francia durante el año 1881 fué de 3.091.639 quintales métricos que representa un valor de 746 millones de francos, y en el mismo año se pusieron á la sombra de las admisiones temporales, mercancías por valor de 79 millones de francos, que transformados por la industria salieron en breve para surtir á otros mercados por valor de 132.000.000 de francos. Las balanzas oficiales pregonan un hecho tan triste como elocuente. Cuba y Puerto-

Rico consumen anualmente más de 100.000 toneladas de arroz de la India que valdrán próximamenie 24 millones de pesetas, enviadas por el comercio extranjero de Europa, y en cambio la Península en 1880 envió 1.712 toneladas, y puede afirmarse sin temor de ser desmentidos, que durante los años 1881 y 1882 la exportación de arroces de la Península á las Antillas ha alcanzado menos de 2.000 toneladas. Todo este arroz es manipulado en los puertos extranjeros, y de este gran movimiento á las Antillas nada beneficia el comercio y la marina española. Durante la información arrocera me cupo en nombre de la Sociedad *Crédito y Docks de Barcelona*, el honor de demostrar la justicia y necesidad de que cesara el espectáculo vergonzoso de que España no participase ni poco ni mucho de este aluvion de arroces de la India que reciben las Antillas, que si lo aprovechara, daría alimento copioso á nuevas industrias y movimiento y vida á los puertos, y abundantes fletes á nuestras pobres naves tan necesitadas de tráfico. Presente está en la memoria de todos los célebres *odisea* de los arroceros valencianos, que dió motivo á una *información* y al ilustrado dictamen de la Junta de Aranceles abogando por las importaciones temporales. Lástima grande es que á raíz de sucesos de triste recordación asaltaran al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda repentinos escrúpulos para denegar la solicitud de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona y de una importante casa comercial de Santander, cuando existen ya en España depósitos de comercio, y con su sola ampliación, cabe legalmente y sin ningún peligro para la industria nacional el inmediato planteamiento de las admisiones temporales.

»Decidido partidario del sistema prudente de importaciones temporales de primeras materias que solo necesitan una sencilla elaboración paia ser reexportadas á las Antillas y Filipinas, abrigo la profunda persuasión de que su planteamiento combinado con una sabia legislación arancelaria ha de ser el preludio de nuestra regeneración mercantil. En pleno dominio del sistema proteccionista fué introducida en Francia por la ley de 5 de Julio de 1836, y en ella se declaró

que era su objeto favorecer el *trabajo nacional*, sin debilitar un ápice el sistema protector. La experiencia de cerca de medio siglo ha demostrado cuán prudentes y acertados anduvieron los estadistas franceses.

»Sobre la aligeración de trabas y gabelas á la marina, simplificación de los impuestos, rebaja de tarifas consulares, etc., hay casi unanimidad de pareceres y existen valiosos datos en la información oral y escrita naviera que considero ocioso repetir.

»Las primas á la navegación hoy están en boga y obedecen al mismo criterio que la protección concedida á las líneas férreas y á las obras de utilidad pública. Stuart-Mill ha dicho con razón: «un pueblo que no es dueño de sus trasportes, está á punto de perecer.» Francia ha otorgado según repetidamente hemos dicho, primas á la marina, é Italia las concederá en breve en vista del resultado de la información, y sin embargo, una y otra nación tienen una marina más próspera y floreciente que la nuestra. Francia ofrece un valioso ejemplo de lo que vale esta protección. Hace escasamente dos años que se votaron las primas á la construcción de buques y á la navegación de altura, y las estadísticas oficiales recientemente publicadas prueban el valor y acierto de aquellas medidas. El último estado oficial del número de buques y toneladas, deducidos los de cabotaje y pequeña pesca que han visitado los puertos franceses durante los primeros nueve meses de los años 1881, 1882 y 1883, dice elocuentemente que mientras en 1881 el tonelaje de registro de los buques franceses en la entrada fué de 2.812.144, en 1883 es ya de 3.292.144; es decir, que existe un aumento de 480.000 toneladas en menos de dos años; en cambio toda la bandera extranjera reunida ha aumentado sólo en la misma proporción que la francesa su tonelaje, lo que supone un estado envidiable. Respecto á los buques de salida franceses, aún es más notable el aumento, pues mientras en 1881 fué su tonelaje de 2.527.192, en 1883 es de 2.991.520 ó sea 464.328 toneladas más, y en cambio toda la bandera extranjera en igual período, sólo ha tenido 293.058 de aumento en su tonelaje.

»En el puerto del Havre en 1880 la marina francesa tuvo una participación en el tonelaje de altura de un 33 por 100; pues bien, en 1882 llegó ya á 42 por 100. El informe de la Cámara de Comercio de aquel puerto atribuye este crecimiento á las primas á la navegación. En todos los puertos de Francia registra igual crecimiento, y hace pocos días *El Semaphore* de Marsella publicaba un sustancioso artículo llamando la atención sobre el mayor movimiento que ha habido en los últimos seis meses en aquel puerto. Otras convincentes pruebas podríamos aducir para evidenciar el renacimiento marítimo de Francia, pero no podemos pasar en silencio los siguientes datos publicados por el *Boletín Oficial* del Canal de Suez de 12 de Febrero de este año. El pabellón francés que en 1880 tuvo un movimiento por el canal de 102 naves y 271.598 toneladas, en 1882 ha alcanzado ya el de 165 naves y 405.846 toneladas, de manera que en dos años casi ha doblado el tonelaje de su movimiento marítimo en dirección á Oriente; en cambio, España en dos años ha bajado de 84.517 á 78.663 toneladas.

»Creemos, pues, justas las primas para alentar á la marina mercante de altura no protegida, y por lo mismo exceptuamos de este beneficio á la que hace el tráfico con Cuba y Puerto-Rico. Sólo así se podrá alcanzar que nuestras naves visiten más nuestros territorios de África y Oceanía y exista una base sólida de sistema colonial. En Francia se calcula que las primas cuestan al Tesoro unos 8 millones de francos, en España costarían á lo sumo 2 ó 3 millones de pesetas anuales, exiguo sacrificio por cierto comparado con los beneficios inmensos que reportaría.

»Ni una palabra hemos de añadir sobre la necesidad de la construcción de diques, falta que hoy ocasiona que nuestras naves tengan que hacer con grandes dispendios y pérdida de tiempo, su limpia y carenaje en el extranjero; sobre la hipoteca marítima y las demás instituciones y elementos que necesita la navegación, pues carecemos de espacio para ello y es necesario poner punto á este largo y desaliñado trabajo, solo consignaremos que hoy todas las naciones se preocupan de la reorganización del Cuerpo Consular, que en Alemania é

Inglaterra son verdaderos agentes de la marina, del comercio y de la industria.

»Por desgracia, según noticias el remate de la información naviera española no ha sido halagüeño para la marina mercante, como en Francia é Italia. Algunos hombres de escuela, reformistas, cuyo talento y buena fe no cabe discutir, siguen otros rumbos y creen que el decrecimiento de nuestras naves, su pérdida en la participación en el propio tráfico, la falta de nuevos horizontes y mercados y el estado de cultura de nuestro país que bajo ningún concepto puede parangonarse con otros del continente europeo no son motivos suficientes para echar una mirada compasiva sobre tan importante ramo de la producción nacional; en cambio, juzgan que un mísero aumento en su tonelaje de carga, microscópico é insignificante al lado del movimiento creciente que en nuestro tráfico tienen las marinas extranjeras, significa si no prosperidad, cuando menos no decadencia.

»¡Ah, señores! Al considerar que este pequeño aumento del tonelaje de carga es debido casi todo al pequeño cabotaje con Europa, esto es, al tráfico de Bilbao con Inglaterra y Holanda para la exportación de mineral, y no á las largas navegaciones; cuando se nota que según los datos publicados hace pocos meses por la Junta de Obras del puerto de Bilbao, durante el año económico de 1881 á 1882 el mineral exportado por solo aquel puerto fué de 2.807.358 toneladas, y en el año de 1882 á 83, asciende ya á 3.626.968, á las que cabe, según las últimas balanzas consultadas, una mísera participación de un 5 por 100 á las naves españolas, derroche y despilfarro del mineral que hace lanzar el grito de alarma á un periódico nada sospechoso á los reformistas cual es *El Liberal*, augurando que dentro de tres ó cuatro años quedarán agotados los veneros de aquella rica primera materia; se comprende fácilmente que tan efímero aumento y los pobres fletes que produce el tráfico de cabotaje no son elementos serios de prosperidad para la marina.

»Ante la elocuencia de los hechos, ante el testimonio del camino emprendido por los pueblos latinos y vecinos, que al

dar vigoroso aliento á su marina han puesto junto á nosotros terribles competidores que surcan las mismas aguas, abrigamos la esperanza de que el Congreso Geográfico Colonial abogará por conclusiones protectoras en favor de la marina mercante española.

»Lo absoluto es hermoso en sueños ó en libros por ser la patria purísima del ideal. Pero los hechos con su lógica, la naturaleza con sus enseñanzas, despiertan á la realidad y muestran que existen una serie de concausas que gobiernan los fenómenos sociales, políticos y económicos; así la igualdad absoluta de los hombres es una palabra vana ante la naturaleza, y ningún cerebro sano concede el ejercicio de unos mismos derechos y obligaciones al hombre como á la mujer, al púber como al impúber, al loco como al cuerdo.

»El cosmopolitismo sufre hoy crueles desengaños y decepciones, pues los conceptos de nacionalidad y patria se robustecen y afianzan más de día en día, y España que tiene colonias de una extensión de 432.940 kilómetros, y una población en ellas que se calculan superior á ocho millones de habitantes, diseminados en las costas de África y en la Oceanía y América, que necesita unir con robustos lazos con la Península, ha de conservar y proteger la marina mercante, que en libre competencia con la extranjera sería arrollada y vencida como lo es siempre el débil por el fuerte. Por todo lo cual, señores, pienso y repito lo que en cierto memorable discurso dijo el ilustre hombre de Estado, Presidente de este Congreso, Excelentísimo Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo: «que lo primero que las naciones tienen que hacer, es vivir; pobres ó ricas, con magnificencia ó con privaciones, modestas ú orgullosas, según los casos; pero vivir á toda costa, y vivan si preciso es, mudas, retiradas, en reposo, no de otro modo que los enfermos viven, ó viven los convalecientes, de ordinario, hasta que el pleno restablecimiento de su salud les consiente desafiar el frio, la lluvia, el hielo, todas las duras impresiones, en fin, que al aire libre se experimentan. Dichoso el individuo, dichosa la nación, que siempre pueden así vivir, cual viven los robustos y sanos, disfrutando, realizando la vida por entero.

»Ruego, pues, al Congreso se sirva adoptar las siguientes conclusiones:

1.° Declarar exclusivamente de cabotaje para la bandera nacional, el tráfico entre la Península y las Antillas.

2.° Establecer recargos prudenciales á las procedencias indirectas, ó mayores bonificaciones á las directas.

3.° Establecer las importaciones temporales de primeras materias para su reexportación después de manipuladas y elaboradas.

4.° Aligerar á la marina mercante de algunas de las trabas y gabelas que pesan sobre ella.

5.° Conceder primas á la navegación de altura y á la construcción de buques mayores de 50 toneladas».—He dicho.

Solo me resta dar las gracias al Congreso por la atención y deferencia con que me ha escuchado. *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): El Sr. Amí tiene la palabra.

El Sr. **Amí y Abadía** (D. Cástor). Voy á rectificar brevemente, puesto que reconozco vuestra ansiedad por oir la palabra de nuestro ilustre Presidente, algunas observaciones hechas al dictamen acerca de la marina mercante, del porvenir del comercio español en general y de las fuentes de donde debe surtirse.

No he de oponer yo grande obstáculo á las elocuentísimas palabras pronunciadas por mi amigo el Sr. Costa, con las cuales estoy conforme en no pequeña parte, ni tampoco á la habilidad con que su inteligencia privilegiada seduce á los oyentes en aquellos asuntos que, si bien son del dominio de S. S., no lo son del incontrastable imperio de la práctica.

Pero las cosas no pueden escapar á ese principio físico de que se ven del color del cristal con que se miran, y perteneciendo S. S. á esa brillante escuela que tan ilustrados hombres nos da y tan bellas cosas nos promete, se convierte en especialista que por todas partes ve el mal que su predilección científica explora con afán y sin descanso.

Poderosa argumentación y notables razones se han expuesto y desarrollado aquí en pró de los intereses de nuestra marina

mercante, asaz abatida, y por cuyo engrandecimiento puse en la obra común mi humilde piedrecilla levantando el primero la voz en su defensa en aquella época cercana en la que no se cernía en el espacio de la política española otro problema que el de la regeneración de nuestra Armada, de cuyo ideal no he desmayado, por más que á aquellas risueñas esperanzas haya sucedido un profundo desaliento. Yo creo, porque el señor ponente lo dice, que nuestra pusilanimidad nos ha proporcionado iguales ventajas que si hubiéramos tenido una poderosa escuadra. Hago ese poderoso esfuerzo de credulidad, pero absurdo parece que esa escuela, hermana de las demás escuelas liberales, pueda creer nunca que del reposo, de la inercia, puedan surgir los tesoros que de la actividad se cosechan, así de esa actividad broten lágrimas y sangre, que de todas las luchas de la humanidad, sean cuales sean, es de donde brota el progreso y por lo tanto la riqueza.

No pretenda el Congreso á que tengo la honra de dirigirme, establecer el maridaje imposible, menos aún en esas expansiones exteriores que comienzan, de la descentralización universal con la unidad tan propia, tan necesaria del gobierno en todo organismo social. El objeto más principal que aquí nos ha congregado, es el de estimular al Gobierno á que inicie ó proteja nuestro desarrollo colonial y ampare nuestras empresas comerciales. ¿Cómo ha de ejecutarlo si empezamos por negarle la unidad tan necesaria para el primer impulso y aun para los siguientes, si tenemos en cuenta que en España falta la iniciativa particular y todo lo esperamos del Gobierno? Crea el Congreso que si la descentralizacion es fecunda para los derechos, es molesta para los deberes.

Inglaterra, á pesar de sus principios liberales, carga sus enormes cañones con las colosales granadas que una poderosa unidad produce y les pone por taco, lo que la variedad cosecha, balas de algodón, sacas de harina y fardos de tejidos. Inglaterra se hace una para imponer en su colonia el respeto al colonizador, establece la separación de razas y luégo se hace varia para dominarlas por la dura ley de la necesidad. Nosotros, lo primero que practicamos en la nueva colonia es

la ruina del Gobierno, el ataque á la bandera que allí nos re presenta, y después nos entretenemos en beber y cantar fraternalmente con los indígenas explotándolos al menor descuido con toda la natural *franqueza* que nos caracteriza. Y así, viéndonos sin la fortaleza que produce la unidad y agiganta el respeto, salimos dé nuestas colonias... como hemos salido siempre. Crea el Congreso que lo primero que necesita un edificio para habitarlo y amueblarlo es el techo que le cubra y la puerta que lo guarde. Esto es cierto, lo mismo para el palacio suntuoso que para la humilde cabaña.

Tengo tambien para mí que, en bien del comercio, no procede, como propone la ponencia ligar los intereses comerciales, egoistas de suyo por su forzosa esencia, con lazos políticos ó simpatías de escuela. Y lo que más me mueve á dirigiros la palabra, es el proclamar la libertad, la independencia absoluta del comercio español de todo interés que no sea el exclusivamente comercial, dentro de las facultades y tendencias plenamente nacionales. España debe seguir impertérrita su destino y su interés sin preocuparse de las alianzas, inspiradas por la ambición ó el interés personnal casi siempre, y que son eternamente, señores, manantial abundante para el más fuerte, hilo de agua que apura y recoge gota á gota el más débil.

Siento ver por lo tanto al Sr. Costa en ese lugar común de los intereses de raza, que si son dudosos en el orden político, podrían llegar á ser un yugo insoportable en el orden económico. Si á nuestro destino, si á nuestro interés se opone algo, debemos separarlo, sea lo que sea, subiendo en la escala gradual de la energía.

Los que conocen á fondo los archivos de la humanidad, habrán tenido ocasión de observar que es histórica y permanente la no fusión de los pueblos de una misma raza y que lo más difícil de unir son los intereses de una misma familia cuando sus elementos son independientes, porque siempre resulta que uno emprende el despojo de los demás y lo consigue el más hábil ó el más fuerte. En la historia de todas las razas pueden estudiarse estas alternativas. Unicamente los intereses religiosos nos llevaron á luchar contra el sajón y el germano;

por los demás intereses, unos á otros, hemos ido unciendo al carro de nuestra voluntad á los demás más débiles ó menos astutos. No necesito desarrollar aquí las páginas de la historia para convenceros; los sucesivos dominios de la España, de la Francia, hoy decadente, de la Italia que parece elevarse otra vez de entre las ruinas de Roma, lo atestiguan; las luchas de envidias y de recelos y de amor propio que hoy se dibujan en el centro de Europa, lo confirman.

No es solo la historia, la geografía se opone tambien al criterio filántropo y anti-económico del Sr. Costa; y digo anti-económico, porque la filantropía, en este siglo sobre todo, está reñida con la economía. Si algo hemos de temer en nuestra casa, bajos todos conceptos, es del que está á las puertas de ella. Cientos de años han podido convencernos de la tan decantada solidaridad de raza, y si olvida el Sr. Costa las veces que se han atravesado los Pirineos para imponemos intereses contrarios á los nuestros, borre toda idea de fortaleza, cubra solamente las costas, como propone, de barcos de guerra, duérmase en la sinceridad de los tratados y en la lealtad de nuestros hermanos, proclame la solidaridad de intereses por la solaridad de principios políticos y tenga por seguro, que á pesar de tanta fraternidad, y de tantos tratados y de tanta comunidad, el día en que un español tratara de hacer competencia á la tienda establecida por un francés, vendría un regimiento de allende el Pirineo á intervenir en aquel sencillo y libérrimo contrato mercantil y no podría venir, aunque quisiera, ni la más pequeña chalupa de nuestras costas. Proclame el Congreso la completa libertad de nuestro comercio sin trabas de dentro ni asechanzas de fuera, procure, más bien, que no tengamos que leer hasta en el diminuto billete de un tranvía, donde jugando empieza á deletrear el niño, los nombres de una empresa que saca jugo á la capital de España escritos en extrangero idioma.

Persista el señor ponente en sus ideas; combata además la consignación de primas á la marina mercante y así, sujetos al yugo político y comercial de un extraño por causa de nuestra constante debilidad; no pudiendo tampoco competir con

su marina, á la que convenientes subvenciones permiten reducir sus fletes, vería aniquilarse nuestra preponderancia en el continente y en los mares, salir de nuestros mercados solamente aquellos productos que convinieran, que no serían muchos, pues la semejanza en la raza trae la similitud en las producciones, origen de frecuentes conflictos, y todo, señores, ¿por qué? ¿Porque son de la familia? ¿Porque llevan nuestro propio apellido? ¿Nos pagarían con igual conducta? Permitame el Sr. Costa que le diga una frase muy vulgar, pero ahora muy grafica «esos son otros Lopez.»

Que es un privilegio irritante—porque este es el adjetivo inseparable—el que el país sufrague el beneficio de unos pocos. ¿De unos pocos? No, señores: el beneficio de todos, que al fin y al cabo, el litoral por donde fuera de España se escapan sus productos es de todos y con el doble propósito que estas subvenciones encierran para el caso sensible, pero probable, de una guerra, creo que de todos es tambien la honra y la independencia de la patria. Y por otra parte, ¿no se subvencionan las líneas de ferrocarriles sin que se hayan levantado protestas? ¿Pues qué son las líneas de navegación, si no continuación de esas mismas arterias del comercio que por el continente se desarrollan? ¿Qué sería de las líneas férreas, sino tuvieran líneas marítimas que evacuaran los productos? ¿Dónde está, pues, el privilegio?

De ser desechado este propósito, el privilegio sería entonces de aquellas naciones que lo llevan á cabo y aun hoy mismo, no debe ser tan absoluto el odio á esas justas distinciones, cuando existen poderosas empresas españolas, fuertemente subvencionadas por el Estado por servicios bien cómodos y fáciles, haciendo suma competencia al resto de la armada mercante y á nadie se le ha ocurrido decir que esas empresas perecen y que es odioso su privilegio.

En vista de estas razones, que mas pudieran apoyarse y ser explanadas, propongo al Congreso que se sirva aceptar las tres conclusiones siguientes:

1.° Que es conveniente el sistema de primas á la marina mercante, bonificándolas en aquellas naves que se presten á

adoptar sus perfiles y máquinas á las posibles necesidades de la marina militar.

2.° Que debe procurarse por todos los medios posibles, dar unidad y fuerza al Estado para que, de una manera seria y tan enérgica como persistente, lleve adelante el plan colonizador y comercial desarrollado por este Congreso, y

3.° Que debe proclamarse la independencia absoluta comercial de España, librándola de toda clase de intereses ó asechanzas de partido ó de raza, inspirándose solo en el egoismo nacional.—He dicho. *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): Están consumidos los turnos solicitados; pero el Sr. D. Gabriel Rodriguez á quien tocaba llenar uno de estos turnos, por ocupaciones inexcusables llegó un poco tarde y me parece que interpreto los deseos y sentimientos del Congreso concediendo á dicho señor la palabra. *(Señales de aprobación por parte de los individuos del Congreso.)*

El Sr. **Rodriguez** (D. Gabriel): Señores: Un discurso de quince ó veinte minutos, no puede razonablemente tener un exordio de más de quince ó veinte palabras. Cumplo, pues, el deber, que me imponen la necesidad y la cortesía, de solicitar vuestra indulgencia, y entro inmediatamente en materia.

Las conclusiones ó resoluciones que sobre el tema de la sesión de hoy, se han propuesto al Congreso, son numerosísimas. Conozco las de las ponencias del ilustrado marino Sr. Ricart y de mi querido amigo el Sr. Costa, pero de las conclusiones propuestas por otros socios, como he llegado tarde, sólo tengo algun conocimiento de referencia, que no me permite apreciarlas de un modo completo. Por este motivo, y disponiendo de tan poco tiempo, no voy á examinar específicamente esas conclusiones; si tratara de hacerlo, al llegar al término de mis veinte minutos, me encontraría al principio de la jornada, y os habría causado una molestia inútil. Me limitaré, pues, á exponer algunas consideraciones generales sobre los puntos de más importancia para el progreso de la marina mercante; consideraciones, que darán á conocer el criterio con el cual

la Asociación para la reforma liberal de las Aduanas, á quien en este momento represento, aprecia y ha de votar las varias resoluciones sometidas al Congreso.

Para mí, señores, la primera necesidad de la marina mercante es... (no diré *civilizarse*, para que no se tome el vocablo en mal sentido), es *desmilitarizarse*, ó sea separarse de la marina militar; emanciparse del Ministerio de Marina y de todo lo que tenga carácter militar relativamente á la Marina. *(Muy bien.)*

Y esto es preciso por muchas razones: porque la marina militar no tendrá, ni puede tener jamás el espíritu mercantil que necesitan los servicios de la marina mercante; porque además no hay industria ni progreso industrial posible, sin tres condiciones: libertad del personal, libertad del material ó de los instrumentos, y libertad del movimiento; y estas tres condiciones faltan hoy y faltarán siempre, mientras la marina mercante, está supeditada á la marina de guerra. *(Muy bien, en el público.)*

«El personal.» Todos conocéis las trabas de la inscripción marítima, que ha reemplazado á las antiguas matrículas de mar. Con el sistema de la inscripción, y la ley de 7 de Enero de 1877, jamás tendrá España el personal que exige la marina mercante. Nuestro país es uno de los pueblos que tienen menor población marítima en relación con la longitud de sus costas. Inglaterra tiene un marino por cada 40 habitantes, próximamente; nosotros uno por cada 180. La única región de España, en que tenemos una densa población marítima, es la que corresponde á las provincias vascongadas, donde no se han sentido los efectos de la matrícula, que por tanto tiempo ha pesado sobre el personal de los demás departamentos. Vizcaya y Guipúzcoa tenían en 1860 un marinero por cada 27 habitantes; en el departamento del Ferrol había uno por 85; en el de Cádiz uno por 214 y en el de Cartagena uno por 252. Estos datos han variado poco desde entonces, y no variarán mientras no sea completamente libre el ejercicio de las industrias marítimas y haya por la inscripción, como antes por la matrícula, un gremio inflexible en el que no se puede entrar

sin perder la libertad durante los mejores años de la vida.

Nuestra población marítima, y me refiero lo mismo á la clase inferior, que á la de capitanes, pilotos, etc., no corresponderá á las necesidades de la navegación mercante ó civil, en tanto que no sea completamente libre la entrada y salida del personal en todos los servicios é industrias de mar, sin dependencia alguna de las autoridades militares, que sólo deben entender en lo que concierne á la marina de guerra.

«Material.» ¿Por qué ha de ser la autoridad militar la encargada del registro y matrícula de nuestros buques mercantes? Estos buques son instrumentos industriales que deben regirse por la misma ley civil que todas las demás propiedades é instrumentos de trabajo.

Lo mismo que hemos hecho con el registro civil sacándole de las parroquias, debemos hacer con el registro naval, sacándolo del Ministerio de Marina. *(Muy bien, muy bien.)* Y solo así será posible organizar el crédito marítimo y dar á los navieros facilidades, que son absolutamente indispensables para el progreso de la marina mercante. Y á propósito de este punto, he de citar, brevísimamente, un hecho poco conocido, y al que conviene dar publicidad por medio de este Congreso. El decreto ley de 22 de Noviembre de 1868 derogó expresamente el artículo 592 del Código de Comercio, que prohibía vender las naves españolas á extranjeros que no estén naturalizados, y estableció la libertad de «venderlas ó hipotecarlas á nacionales ó extranjeros.» Esta libertad, derogaba igualmente el artículo 584, que prohibía á los extranjeros adquirir en todo ni en parte la propiedad de una nave española. Desde 1868, la ley permite al extranjero ser propietario de buque español, y prestar sobre la hipoteca de este buque. Pues bien, una resolución, de la autoridad de Marina, que no he visto publicada en ninguna parte, ha hecho casi imposible en la práctica, el ejercicio del derecho concedido por la ley. Según esa resolución no publicada, de 23 de Agosto de 1869, á pesar del decreto ley de 1868, no se consiente en el Registro la inscripción de la nave, que en todo ó en parte pase á ser propiedad de extranjeros, y desde el momento en que la transferencia se verifica,

se da de baja á la nave en el Registro. No tengo tiempo, ni necesito detenerme á explicaros las consecuencias de este sistema, que vulnera la prescripcion legal, contradiciéndola en su espíritu y hasta en su letra. Daré á los señores taquígrafos una copia de esta resolución de Marina, para que se inserte en el acta de la sesión (1).

Pero no dejaré de observar que la necesidad de suprimir del registro español la nave cedida al extranjero, perjudica sobre todo, á la hipoteca y al crédito marítimo, dificultando su organización.

El crédito hipotecario marítimo, señores, es asunto de tanta

(1) «Comandancia general de Marina del Departamento de. . Negociado de matrículas. Pasada á consulta del Sr. Auditor del Departamento la comunicación de V. S. fecha 10 del corriente lo evacuo como sigue: Sr. Comandante general. El artículo 4.º del decreto del Ministerio de Hacienda de 22 de Noviembre último, concede á los dueños de buques españoles la facultad de poderlos libremente vender ó hipotecar á nacionales ó extranjeros, derogando al efecto el artículo 592 del Código de Comercio que literalmente decía: «podían enajenarse libremente por sus propietarios las naves, no siendo á extranjeros que no estén naturalizados.» El citado artículo se limita, pues, única y exclusivamente á conceder á los dueños de buques españoles el derecho de vender á extranjeros, estén ó no naturalizados, lo que antes les estaba prohibido, respecto á estos últimos, derogando sólo la disposición preceptuada de esta prohibición, para que recobren el pleno dominio de su propiedad, limitada hasta ahora con trabas al fin reconocidas ineficaces é inconvenientes, como se expresa en la parte razonada ó expositiva de dicho decreto con relación al caso concreto de que se trata, motivando la innovación. No introduce otra novedad, ni puede menos deducirse de su literal contesto que altera ó modifique la legislación preexistente en otros extremos, y en especial la que viene siguiendo relativamente á la matrícula de embarcaciones. Esta determina que no puedan estar inscriptas en ella más que los españoles, sea la que quiera su procedencia; principio de que lógicamente se deduce que en el caso de enajenarse una de ellas á extranjero, desde aquel momento pierde la nave su nacionalidad, debiendo ser dada de baja en la respectiva lista y considerarse como otro cualquier buque extranjero; en este sentido taxativo, prescindiendo de otro orden de consideraciones, entiende el infrascrito el texto y espíritu del mencionado artículo, y prácticamente así se entiende, por cuanto en los abanderamientos de buques extranjeros, todos los adquirentes prueban su cualidad de español, lo que no sucedería á entenderse de otra manera. Por las mismas razones se comprende que con mayor motivo no puede venderse parcialmente ó alguna parte de la embarcación, ni por consiguiente anotarse en ningún sentido ni por ningún concepto en el registro de buques á ningún extranjero como dueño en todo ó en parte de los mismos. Y de conformidad con el anterior dictamen, lo transcribo á V. S. á los efectos consiguientes y en contestación.—Dios guarde á V. S. muchos años, 23 de Agosto de 1869.—Sr. Comandante de Marina de...»

importancia, que no ya minutos, horas serían precisas para que yo pudiera decir sobre él todo lo que conviene. El decreto-ley de 1868 quiso crearlo en España y su art. 4.° tenía precisamente ese objeto; pero mientras los instrumentos de la navegación, mientras los registros de buques dependan del Ministerio de Marina, no será posible la organización de las instituciones adecuadas.

Paso el ejercicio de las industrias de mar. Aquí también son generales y gravísimas las dificultades, y ya nos ha hablado de ellas el competente y digno representante de Bilbao.

No se puede hacer ningún movimiento sin el permiso de la autoridad militar de marina. Esta autoridad es un Señor, que cobra derechos, no por los servicios que presta, sino derechos verdaderamente feudales, que encarecen la navegación en beneficio exclusivo de determinados funcionarios, mientras apenas podemos dedicar recursos á la construcción y mejora de nuestros puertos.

Pero, el tiempo vuela, Aceptando lo propuesto por los señores Ricart y Costa, en cuanto á emancipar á la marina mercante del Ministerio de Marina, y á llevarla al de Fomento ó á otro centro especial (pero siempre independiente del Ministerio de Marina), podremos aspirar á tener población marítima inteligente, activa y abundante; podremos tener crédito marítimo, más facilidad para que los navieros encuentren fondos con la garantía de sus buques; más libertad de entrada y salida, y la mejora y desarrollo de comunicaciones marítimas, tan esenciales para el progreso de la riqueza general.

Pero esta reforma no basta; con ella se salva á la marina mercante de un escollo, pero es preciso salvarla de otro, tan peligroso como el primero. Si la autoridad militar es *Scila* la Ordenanza de aduanas es *Charibdis*.

Los ordenanzas de aduanas son un código verdaderamente monstruoso. No se habría hecho cosa peor, con el deliberado propósito de impedir la navegación y el comercio. ¡Cuántos delitos imagina, y qué penalidades tan monstruosas establece! ¡Cuánta traba, cuánta formalidad inútil! ¡Cnánta arbitrariedad en las facultades concedidas á los funcionarios administrati-

vos, á los cuales se excita además contra el comerciante con el estímulo de la participación en las multas!

Cómo ejemplo de lo que es esta legislación, citaré un solo caso reciente de estos mismos días. El capitán de un barco inglés, que ha llegado á Cádiz, traía algunos frascos de ácido sulfúrico sobre cubierta; un temporal le obligó á arrojarlos al mar. Al fondear en Cádiz, dió conocimiento del hecho al Consul de su nación, pero se descuidó en avisar á la Aduana, que le ha impuesto una multa de mas de 100.000 pesetas. De estos casos podría citar muchisimos. ¿Es posible así el comercio?

Se va acercando para mi discurso la hora de la muerte, y voy á consignar el criterio con que hemos de votar mis amigos y yo las conclusiones presentadas en este Congreso, en lo que se refiere á la marina. Nuestro criterio es el de la libertad, el de la igualdad de la acción del Estado respecto á todas las industrias, sin hacer excepción, ni conceder privilegio ninguno: es un criterio contrario, por lo tanto, á la llamada protección económica, á las primas, al antiguo derecho diferencial de bandera, á todo monopolio, á toda desigualdad, á toda injusticia.

No tenemos ya el derecho diferencial de bandera, pero quedan los *primas*. Con estas no se consigue absolutamente nada bueno. Su efectó es estimular artificialmente á construir buques, instrumentos de trasportes con exceso sobre las necesidades de la navegación. Claro está que si me dieran una prima muy fuerte por construir y tener un barco de vapor con todas las condiciones de bondad imaginables, aun que yo no sea marino, ni necesite el barco, podría tomarlo para pasearme á costa del Estado ó del presupuesto general; pero de mis paseos resultaría un daño, no un beneficio para el país.

La solución de todas las cuestiones de la marina mercante, está en considerar y tratar á esta, como á todas las demás industrias, sin distinción ni privilegio de ninguna clase; dándole libertad y seguridad. Sobre todo, supuesto que la marina no es más que una industria auxiliar, una industria de trasporte, como los ferrocarriles, lo que necesita es materia que trasportar. Para que la marina progrese es preciso que tenga mucho

que llevar y traer á España, y no podrá llevar ni traer á España más que pequeñas cantidades de mercancías, mientras conservemos el actual absurdo régimen arancelario; mientras no reformemos los aranceles ó no celebremos tratados de comercio, que con el aumento del tráfico, produzcan el aumento de pedido de buques y del precio de los fletes. No hay más protección eficaz para la marina que la de facilitarle mercado y elementos con la libertad; todo lo demás es contraproducente, es perjudicial, es injusto. Nada de privilegios sobre las demás industrias, nada de estimulos artificiales, nada de primas ó subvenciones sacadas de los bolsillos de los demás industriales y del público consumidor, cuyo bienestar es el fin para el cual se organizan y viven las industrias. El proteccionismo podrá favorecer á algunos industriales influyentes y poderosos, pero perjudica siempre á la riqueza general, impulsando á los capitales por vías artificiales é inconvenientes, y privando de elementos y de fuerza á las industrias no protegidas, que son siempre los más numerosos é importantes. *(Muy bien: muy bien.)*

Voy á concluir, dando las gracias á la Presidencia de este Congreso y al público, que tan bondadosos han sido conmigo, y manifestando que, aunque se diga (y hoy mismo lo he oido) que estos Congresos no sirven para nada, yo entiendo que sirven para mucho. Que nada resuelven por el momento, es evidente; lo que aquí votamos hoy no será ley mañana; pero estos Congresos remueven las ideas, las sacan de las inteligencias en que están como guardadas y escondidas, y las ponen á disposición de todo el mundo; las difunden, y difundiendolas aumentan la instrucción, y preparan la opinión pública. De la instrucción puede decirse para las refórmas sociales, lo que del dinero decía cierto famoso militar para la guerra. Para esta se necesita dinero, dinero y dinero, pues bien; yo diré al Congreso que para conseguir las reformas útiles en los pueblos, y acabar con la arbitrariedad, con el absurdo, con el desórden, se necesita *instrucción, instrucción, instrucción;* fórmula que en la práctica puede traducirse por *libertad, libertad, libertad. (Grandes y prolongados aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): Los señores ponentes tienen derecho á usar de la palabra y como el Sr. Costa me ha indicado que no pensaba utilizar este derecho, tiene la palabra el Sr. Ricart y Giralt.

El Sr. **Ricart Giralt** (D. José): Pocas cosas tengo que decir al ilustrado Congreso y al público, puesto que la mayor parte de los oradores están muy conformes en la esencia principal de la discusión de este tema que es dar facilidades á la marina mercante. Casi todos, ó mejor dicho, todos, están de acuerdo en separar completamente la marina mercante, de los demás Ministerios: esto es, en darla una autonomía administrativa. Donde no ha habido conformidad, es en que todos los oradores quieren que la Dirección de la marina mercante pase al Ministerio de Fomento y el que tiene la honra de dirigiros la palabra, cree más procedente que esta Dirección se instale en el Ministerio de Marina y voy á dar mis explicaciones.

Considero á la marina mercante como la han considerado todos mis compañeros, como cuerpo puramente civil, porque ha pasado ya el tiempo y las circunstancias que hacían de la marina mercante un cuerpo semi-militar y que por fuerza tenía que estar sujeta á la Armada. Hoy es puramente civil, pero esto no quiere decir que deje de ser marina. Siempre se ha venido predicando y aun subsiste la idea de que la marina militar es hermana de la marina mercante; y siendo así, no sé por qué dos hermanas han de pagar dos alquileres, cuando pueden vivir en la misma casa; no sé por qué no han de estar los dos ramos dentro del mismo Ministerio de Marina. Ha habido, no cabe duda, desgraciadamente, cierto divorcio entre ambas marinas, divorcio que hoy ya no existe, porque no puede subsistir; ha habido sus diferencias de hermanas, sí, pero eso ha sido á manera de un fantasma que á muchos causa miedo y á mí no me infunde ninguno; y cuidado que soy marino mercante y mi voto aquí, me parece que no es dudoso, por la larga campaña que he hecho sobre el particular. Creo que la marina mercante puede tener un departamento puramente civil, dentro del Ministerio de Marina, gobernado por marinos y navieros de la marina mercante y

sin que la Armada intervenga en su administracion. Además, la Marina de guerra tiene que intervenir en ciertos asuntos que están sumamente relacionados y ligados con la marina mercante. Colocada la Dirección de que se trata en el Ministerio de Fomento, sería preciso pasar por una serie de trámites más largos y dificultosos; naturalmente, que podría haber los mismos navieros y los mismos pilotos dependientes de esta Dirección; pero en el Ministerio de Marina ya hay otras secciones que están relacionadas con la marina mercante y los trámites á mi modo de ver serían mucho más sencillos; la sección de sanidad ó de médicos de la Armada, por ejemplo, podría, muy bien ser una, y llamarse «Sanidad de la marina española» tanto mercante como de guerra teniendo á su cargo la sanidad de los puertos. Lo propio sucede con el cuerpo de Ingenieros navales, y con el Cuerpo jurídico de la Armada, pues desde el momento en que se supriman las comandancias, y ayudantías de la marina militar, el cuerpo jurídico de la Armada, muy bien puede ser «cuerpo juridico de la Marina» siendo sus asesores los asesores de las Juntas locales de Comercio y por consiguiente estar al servicio también de la marina mercante.

El distinguido orador Sr. D. Gabriel Rodriguez, parece contrario á las primas y entre otras cosas ha dicho que es enojoso conceder esa preferencia á una industria como es la marina mercante, manifestando que debe considerarse por ejemplo lo mismo que los ferrocarriles; como medio de trasporte. Yo estoy muy conforme con esa idea, si á la marina mercante se le dan todas las buenas condiciones que tienen los demás medios de trasporte. Pero si la marina mercante es un medio de trasporte ¿por qué ha de tener tantas y tantas trabas y los ferrocarriles no? Si uno y otro son medios de trasporte—repito—tanta facilidad ha de haber para el trasporte terrestre como para el marítimo. *(Muy bien, muy bien.)* Pero no sucede esto porque muchas veces el buque que viene de América tiene que detenerse diez ó quince días en un lazareto lejos de su derrota, originándosele grandes gastos y sufriendo considerable daño las mercancías y géneros, mientras que en el trasporte terres-

tre á cualquier punto donde vayan los viajeros y las mercancías, desde la frontera, no tienen que cumplir ninguno de estos gravámenes de sanidad sino que entran directamente al país; además que la marina mercante me parece que para la patria, es un elemento de riqueza y valor moral muy superior á los ferrocarriles.

El señor representante de las Baleares, ó de una sociedad de las Baleares, ha pedido la franquicia para puertos de aquellas ó sea la declaración de puerto franco, y nos ha pintado las muchas riquezas y el estado floreciente de aquel archipiélago. Efectivamente tiene razón, pero esto no es suficiente para que se declaren puertos francos los puertos de las islas Baleares, que según el orador ha dicho, serían centro de las mercaderías de todas las partes del mundo, lo cual perjudicaría á los demás puertos de la Península.

Y para no molestar más la atención del Congreso y del público, me afirmo en lo dicho en mi ponencia que es separar completamente la marina mercante de la marina militar y darla una autonomía administrativa propia creando un centro de la marina mercante en el Ministerio de Marina, y además adoptar el sistema de primas á la navegación que tan buenos resultados da en Francia, para favorecerla en todas sus manifestaciones. He dicho. *(Aplausos.)*

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): ¿Hay algun señor del Congreso que quiera hacer observaciones?

No habiendo ninguno que pida la palabra se va á proceder á la votación de las conclusiones de los temas 4.° y 5.° y si es posible del 6.°, que acaba de discutirse.

Acto continuo, fueron votadas y aprobadas dichas conclusiones que á continuación se insertan:

TEMA 4.°

1.ª Es indispensable la unificación de razas en Filipinas, haciendo desaparecer del lenguaje de la administración las distinciones de español, indio, mestizo español y mestizo chi-

no, como primer paso para que desaparezcan de igual modo en la consideración pública, y vengan á confundirse todos los pobladores bajo el común dictado de españoles.

2.ª Asimismo es necesario declarar obligatoria en todos los pueblos filipinos la enseñanza de la lengua española, componer en ella los libros de texto, y preceptuar que estos consistan en manuales de física, agricultura, geografía, etc.

3.ª Urge reformar de un modo radical el sistema entero de gobierno y administración de Filipinas en el sentido de la mas amplia descentralización, asimilándolo casi en absoluto al que rige en la Península, y abandonando á sus pobladores la mayor suma de libertades que sea compatible con la seguridad del Archipiélago y la unidad nacional.

4.ª No urge menos transformar el régimen económico y tributario del Archipiélago, llevando inmediatamente á ejecución los proyectos formulados ya y pendientes de resolución en el Ministerio de Ultramar.

5.ª Conviene sobremanera la secularización de la enseñanza, colocando esta en las mismas condiciones en que se halla la de la Península.

6.ª Por el Gobierno debe reconocerse y declararse la libertad de imprenta en Filipinas, así como el derecho de introducir sin previa censura todo género de obras científicas y literarias.

7.ª Para facilitar la navegación y el desarrollo del comercio filipino, conviene establecer algunos faros en varios lugares del Archipiélago, y un dique para carenas y reparaciones de buques en Manila ó en otro lugar próximo.

8.ª Conviene asimismo fomentar por todos los medios posibles las relaciones mercantiles de Filipinas con el Japón y el Tonkín.

9.ª Es urgentísimo establecer estaciones navales en las Carolinas, y un puerto franco ó depósitos comerciales con franquicia de derechos en el Archipiélago de las Marianas, para que sirvan de puntos de escala en el Pacífico.

10.ª El Congreso declara que no se halla suficientemente ilustrado para pronunciarse en ningún sentido con res-

pecto al problema de Joló y Borneo, planteado en el tema 4.º

11.ª El Gobierno debe velar por los misioneros españoles de Cochinchina y Tonkín, prestándoles toda la protección diplomática ó de otro género que le sea posible y ellos necesiten para proseguir su obra civilizadora, creando un consulado en el puerto más conveniente al efecto, y secundando, siquiera moralmente, la acción de Francia en aquellas regiones.

TEMA 5.º

1.ª El censo actual de la población de España es insuficiente para servir de base á una política exterior que responda á las tradiciones de la nación y á los destinos de la raza española, y no corresponde á los elementos de riqueza que encierra el suelo de la Península.

2.ª La causa de que la población española aumente con tanta lentitud, no está en la emigración sino en la poca intensidad de la producción; y el medio más eficaz de fomentar aquélla consiste principalmente en fomentar ésta.

3.ª Entre las medidas que puede y debe adoptar la Administración pública para fomentar directamente la producción é indirectamente los nacimientos, la salud pública y el aumento de la vida media, se cuenta como principal la generalización de los riegos artificiales, emprendiendo en vasta escala la construcción de obras hidráulicas que retengan en el suelo la mayor cantidad posible de las aguas pluviales que vierten en él.

4.ª La emigración no debe ser reprimida ni derivada de las corrientes que se abra espontánea y naturalmente, por ningún medio empírico y artificial nacido de la ley.

5.ª La nación, por medio de asociaciones benéficas de patronato, y aun por agentes especiales, delegados del Gobierno, debe proteger á sus emigrantes en los puertos de embarque y de desembarque, principalmente haciendo eficaz el artículo 4.º del decreto de 6 de Mayo de 1882, relativo á las agencias de emigración y á los contratos celebrados entre ellas y los emigrantes.

6.ª El Gobierno español debe prestar á los emigrados, así en sus personas como en sus intereses y derechos, una protección más eficaz que la que actualmente les presta en los países extranjeros donde residen.

7.ª Conviene que la emigración española se dirija á Filipinas, y aun á Cuba, con preferencia á las repúblicas hispano-americanas; y para lograrlo, que se constituyan asociaciones de propietarios y capitalistas de aquellas provincias y de la Península.

8.ª Conviene que la nación inicie un movimiento de colonización, en la corta medida que se lo consienta lo exiguo de la fortuna pública, á fin de crear para el porvenir nuevas provincias ó estados que sirvan para dar salida al exceso de la población española en el territorio que sea nacional.

9.ª Esa colonización no debe iniciarla ni dirigirla el Estado, sino principalmente compañías mercantiles y territoriales creadas al efecto.

10.ª En ningún caso debe procederse á colonizar un territorio sin que le haya precedido el estudio de sus condiciones naturales y la ejecución de las obras preliminares á la instalación, tales como apertura de vías de comunicación, construcción de muelles, saneamiento y parcelación del suelo, etc.

11.ª La colonización por expósitos y por penados no debe ser exclusiva, sino combinada con la colonización libre, tomando en ella el Estado solamente la suma de intervención necesaria para que se cumplan los fines tutelares que son de su exclusiva competencia.

TEMA 6.º

1.ª Conviene que la Marina de altura y de gran cabotaje acentúe el movimiento iniciado en los últimos dos ó tres años, en el sentido de admitir á flete carbones, maderas, minerales y demás mercancías de mucho volumen y poco valor, de cuyo trasporte ejerce el monopolio la bandera extranjera por dejación de la nacional.

2.ª Conviene que la marina de cabotaje emprenda un comercio activo con el Riff por Melilla y Alhucemas, y con los puertos de Marruecos, Argel y Orán, y regenere la industria de la pesca desarrollando la explotación de las pesquerías canario-africanas y el trasporte de pescado salado y fresco á Europa.

3.ª Con el objeto de facilitar y desarrollar el crédito marítimo sobre hipoteca de las naves, debe el Gobierno presentar á las Cortes en la próxima legislatura un proyecto de ley instituyendo el registro de la propiedad naval sobre la base de la ley inglesa *merchant shipping act* 1854.

4.ª Deben fomentarse los trasportes marítimos reduciendo los derechos de introducción de las sustancias y productos que sirven de primera materia ó de auxiliar á la agricultura y á la industria.

5.ª Es de lamentar que el Gobierno no haya resuelto hace muchos años el problema del comercio de tránsito, y urge sobremanera que se levante el entredicho que pesa sobre él, principalmente otorgando franquicia temporal de derechos á todos los artículos que se introduzcan para la elaboración de productos destinados á la reexportación.

6.ª Urge asimismo la creación de grandes depósitos comerciales con franquicia de derechos y administración libre, en el mayor número de puertos que sea posible.

7.ª Deben favorecerse, por medio de tratados de comercio, las relaciones mercantiles de España, principalmente con las Repúblicas hispano-americanas, con los Estados-Unidos del Norte y con Inglaterra.

8.ª Debe evitarse cuidadosamente el provocar represalias arancelarias, como la reciente de Venezuela contra los vinos españoles, y los recargos á la introducción, como el imprudentísimo y todavía más reciente impuesto á nuestros vinos en Cuba.

9.ª Conviene abrir al comercio español nuevos mercados é iniciar nuevas corrientes comerciales fomentando el establecimiento de factorías y aun de pequeños núcleos de población agrícola, principalmente en África; instalando consulados en

los puertos del mar Rojo y estaciones navales en las islas del Pacífico; creando depósitos comerciales ó puertos francos en las Antillas menores y en el Riff; suprimiendo trabas, como la del derecho de visita en Guinea; y subvencionando temporalmente líneas de vapores á Venezuela, Brasil y la Plata, á las Repúblicas del Pacífico, al golfo de Guinea y Angola, al mar Rojo, á Marruecos y Canarias, y de Manila al Japón, y escuadrillas de pesca en África y de trasporte de pescado á Europa.

10.ª Es urgente ampliar la capacidad y mejorar las condiciones comerciales de los puertos, imprimiendo á las obras de estos un gran impulso, y á este efecto, reforzar el capítulo consagrado á ellas en el presupuesto de Fomento, y consagrar en la ley el principio de descentralización absoluta, dejando á las Juntas de puertos, á las Diputaciones y á los Ayuntamientos en completa libertad para establecer arbitrios y recargos con destino á dichas obras.

11.ª Es preciso unificar los servicios marítimos de los puertos comerciales, y confiarlos por entero á corporaciones civiles locales, bajo el gobierno y suprema inspección de una «Dirección general de la Marina mercante», dependiente de Fomento, librando de ellos á la Marina de guerra.

12.ª Caso de no ser posible por el momento la reducción de los impuestos que gravan la industria naviera, deben, al menos, unificarse; y en todo caso, es indispensable descargar considerablemente los aranceles consulares, poniéndolos en relación con los de las demás naciones.

13.ª Debe reformarse la instrucción naval, haciéndola más práctica y ampliando sus enseñanzas.

14.ª Es indispensable y de toda urgencia restaurar la Marina militar, como medio de condición esencial del progreso para la Marina mercante.

El Sr. **Marqués de Zafra:** Pido la palabra para hacer una manifestación respecto á estas conclusiones.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): La tiene S. S.

El Sr. **Marqués de Zafra:** Como individuo de este Con-

greso tuve el honor de proponer ciertas conclusiones á este tema. En atención á ser el que más se había separado de las conclusiones de las ponencias, yo debía haber formado parte de la comisión y la he formando en efecto: pero la comisión no ha tenido tiempo de reunirse y convenir definitivamente las conclusiones y discutirlas con la calma con que es necesario hacer estas cosas para que resulten bien.

En modo alguno, dado lo avanzado de la hora, he de tratar de entorpecer la lectura de estas conclusiones, pero he de decir que en mi opinión son deficientes y que sería necesario completarlas y que contuviesen algo de lo que he tenido el honor de decir aquí.

Sin embargo, como estas conclusiones mías se han de contener en el libro que ha de publicarse, no tengo interés en que se voten, porque de seguro, como mías, no valdrán nada.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): Están votadas las conclusiones y la manifestación que acaba de hacer el Sr. Marqués de Zafra constará en el tomo.

El Sr. **Concas:** Pido la palabra.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo). La tiene S. S.

El Sr. **Concas:** Voto en contra de estas conclusiones porque los asuntos relativos al comercio del Japón y Filipinas no se han tratado en el Congreso, y por consiguiente no pueden ser objeto de conclusiones.

Y como yo votan tambien en contra varios señores de este Congreso.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): No creo que sea precisa una votación nominal sobre estas conclusiones, puesto que desde luégo se advierte que la mayoría las aprueba y por consiguiente quedan aprobadas por mayoría de votos; y ruego á los señores que se han puesto en pié se sirvan manifestar despues sus nombres al Sr. Secretario para que tome nota de ellos.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): El Sr. Costa se servirá dar alguna explicación al Congreso respecto á haberse suspendido la parte que figuraba en la orden del día para la sesión de hoy, relativa á la elección de un plan para la fun-

dación de factorías mercantiles y estaciones civilizadoras y emprender exploraciones científicas.

El Sr. **Costa** (D. Joaquín): Señoras y señores: la Sociedad Geográfica de Madrid, que ha iniciado y organizado este Congreso español de Geografía mercantil y colonial, entiende que las sesiones de discusión que llevamos celebradas hasta el día de hoy, responden plenamente al objeto para el cual fueron instituidas, y sin embargo, no se halla satisfecha. Cree que responden á su fin, porque en ellas ha empezado á fijarse de una manera concreta, en afirmaciones categóricas, el ideal y la opinión común respecto á los problemas de política exterior de más urgente resolución, con la esperanza de que de hoy más, la acción de los poderes públicos se encauzará en el sentido de esos ideales y que la iniciativa particular emprenderá el mismo camino. Sin embargo de esto, no se halla satisfecha de su obra, porque cree que debía haber hecho más y quiso hacerlo, pero se han atravesado en el camino de sus intenciones y propósitos, algunas dificultades imposibles de vencer, que la han obligado á desistir por el momento; porque recela si no habrá contraido alguna responsabilidad moral á los ojos de su propia conciencia, metiendo tanto ruido y poniendo á contribución las inteligencias más robustas del país, para no dar al país sino un doctrinal de conclusiones en donde se condensan en forma teoremática los debates de un Congreso.

No ha sido culpa de la Sociedad Geográfica. Penetrada, desde el instante en que empezó á organizar este Congreso, de la necesidad en que se encuentra España de trasformar radicalmente su carácter y su temperamento, desacostumbrarse de la retórica y reconciliarse con la acción y el sentido de la realidad, se ocupó en formular un plan práctico, el cual debía haber sido sometido hoy á vuestra deliberación y voto; plan tan práctico, que entendió poder realizarle mañana mismo, no ese *mañana* de la España antigua, que es pariente consanguíneo de la eternidad, sino *mañana* 13 *de Noviembre de* 1883; mas, por desdicha, en el curso de la semana última han surgido dificultades de vario género, que han obligado á la So-

ciedad, no á desistir de su proyecto, sino á aplazarlo hasta dentro de año y medio en que ha de celebrarse el nuevo «Congreso ibero-americano de Geografía,» con lo cual entiende asegurar el éxito de ese proyecto, en vez de comprometerle en una aventura como de seguro se comprometería en estos instantes.

No se ha resuelto, sin embargo, á este aplazamiento por propia autoridad, y ha consultado á los señores delegados de Madrid y provincias y á los señores individuos de la Mesa del Congreso, convocados al efecto en la noche de anteayer. Ellos han hallado hacedero y eficaz el proyecto de Compañía mercantil que les fué presentado; y ellos, no obstante, apreciando los obstáculos que habían surgido á última hora, decidieron que convenía aplazar su discusión y planteamiento hasta el Congreso próximo, y nombrar desde luégo una Comisión permanente que madure dicho proyecto y procure en el ínterin por otros medios el logro de los fines á que iba encaminado ó prepare su consecución.

Como en el programa figuraba á la órden del día para hoy la «adopción de un plan práctico para proceder inmediatamente á la fundación de factorías mercantiles y estaciones civilizadoras en las regiones del planeta más favorables al desarrollo de los intereses de nuestra nación, etc.,» ha creido la Sociedad Geográfica que debía dar esta satisfacción al público y al Congreso, á fin de que no extrañe la preterición de ese punto final que quería poner á las tareas del Congreso; y lo hace en la seguridad de que tanto el público como los señores socios, estimarán las razones de prudencia que la han movido á aplazar este proyecto, como estimó ántes las razones de patriotismo que la movieron á formularlo. *(Aprobación).*

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): Señores: aunque con mucho gusto mío, que todos le tenemos siempre en llenar los deberes, únicamente el cumplimiento de uno de ellos que, por gratitud hacia los miembros de este ilustre Congreso, considero para mí imperiosísimo, pudiera en este instante moverme á dirigiros la palabra. No de otra suerte me atrevería á intervenir hoy en un Congreso, en que tantos

discursos sustanciosos y útiles se han pronunciado y tantas Memorias importantes se han leído, con mi voz, todavía flaca y convaleciente. Por otra parte, señores, no me atrevo á ofreceros desde este primer instante lo que, no solamente por ley ó precaución retórica, sino por necesidad de las circunstancias, pudiera facilitar en estos momentos mi tarea, que es una brevedad suma, porque la naturaleza del pequeño padecimiento que he tenido estos días, aunque sin gravedad alguna, me ha quitado cuando menos ocasión y lugar para prepararme á ser breve. Habré pues de explicarme ante vosotros, resumiré, como esté á mi alcance, estos debates, dejándome llevar de la momentánea y espontánea inspiración de la palabra, no siempre facil, sino antes bien difícil de reprimir, de limitar, de concretar y concertar, según la proporción debida y lógica que exigen las cuestiones.

Por de pronto, lo primero que debo decir con toda sinceridad es que os felicito, dignos individuos del Congreso, es que felicito altamente á la Sociedad Geográfica en que se ha engendrado el actual certamen, por la idea y por la manera con que esa idea acaba de realizarse. Aunque no he podido observar de este Congreso sino lo que hasta aquí ha llevado á mi aposento la imprenta y lo que se ha desenvuelto ante mí en el día de hoy, desde luego me sorprende gratamente una cosa, que no es la que más distingue tal género de asambleas: el grandísimo espíritu práctico que en él ha resplandecido. No podrá decirse, no, que en esta asamblea, como todas las asambleas de su especie, llena de espontaneidad, de juventud y de vida; que en esta asamblea completamente libre, no sujeta á reglamentación, ni á compromiso previo alguno; que en esta asamblea, en fin, de españoles, que, llenos de imaginación y grandes recuerdos, fácilmente nos dejamos llevar por las ilusiones, los debates hayan pecado de entusiasmo irreflexivo y con exceso. Nó: bastaríame á mí haber oido la discusión de hoy, para saber que hay en este Congreso aquel espíritu verdaderamente viril, que en circunstancias desventuradas, ó cuando menos poco afortunadas, no se contenta con los placeres fáciles y tal vez pueriles de la ima-

ginación, sino que sabe mirar las desgracias, cuando ellas existen, frente á frente y cara á cara, para luchar valientemente con ellas, para resistir, para dominar, para vencerlas, antes ó después, más tarde ó más temprano, como yo espero que ha de vencer todas sus desdichas y todas sus dificultades, temprano ó tarde, la noble y gloriosa nación española. *(Muy bien, muy bien. Aplausos.)*

Bien puede ser, que entre el gran número de ideas que han brotado de las discusiones, haya algunas que no á todos, que no al mayor número siquiera, hayan parecido convenientes ó prácticas; pero en estos Congresos, por su naturaleza, por lo mismo que son completamente libres y espontáneos, é individuales efusiones del espíritu nacional, no hay obligación ni responsabilidad en nadie de aceptar cuanto se dice, ó cuanto se resuelve, en toda su amplitud, en toda su total intención y en todos sus pormenores. Las conclusiones mismas, si bien expresan un dictamen de mayoría, no tienen por qué alcanzar aquella fuerza jurídica que la ley de las sociedades humanas, da á las mayorías en otras partes; y por tanto, las minorías, las individualidades que aquí pudieran no estar conformes con algunas ó muchas de las ideas, con algunas ó muchas de las conclusiones, esas, conservan completamente íntegro su derecho; esas pueden salir de aquí declarando siempre, que aunque se hayan asociado al espíritu general del Congreso, aunque aplaudan, aunque estén satisfechas de grandísima parte de las ideas y conclusiones que aquí han surgido, todavía se reservan la particularidad de su pensamiento, la conciencia de sus peculiares ideas. *(Muy bien; muy bien. Aplausos.)* Déjanos esto más libres á todos: nos ha hecho más libres para hablar, más libres para resolver; nos hace más libres al marcharnos de aquí, y nos traerá aquí más libres otro día, porque Congresos y Asambleas de tal especie, no son para una vez sola; y áun yo espero que este Congreso tan brillantemente comenzado, no sea más que una de tantas etapas en el camino de la expresión y desenvolvimiento del ideal de la patria; ideal que, aun cuando no todo él pueda realizarse, ni siquiera gran parte, en momentos determinados de la historia, es, como he

tenido ocasión de decir otras veces, el alma de la patria: alma sin la cual una nación no existe; alma sin la cual una nación puede considerarse muerta. *(Muy bien; muy bien. Grandes aplausos.)* Nosotros hemos venido aquí, en suma, á poner una piedra en la formación de ese ideal, y también, por consiguiente, en el camino de su realización más ó menos lenta.

Debates de la naturaleza de los que han tenido aquí lugar, hacen surgir, naturalmente, contradicción de intereses, más ó menos latente, diversidad de ideas, no tan latente como la de los intereses; pero no siempre bastante descubierta, bastante clara una y otra para que todo el mundo pueda comprender su alcance. De tales intereses é ideas, hoy disconformes, ha de nacer necesariamente, sin embargo, algún día, si no la armonía—que la armonía es difícil en la humanidad en general, en las naciones en particular, en las provincias, en los pueblos en especial, y todavía más difícil entre los individuos, por lo mismo que ella contradice en sí la libertad individual de cada pensamiento y cada libre albedrío — cuando menos la coordinación; coordinación de intereses y de ideas que llegue á producir en las naciones, como suele en los individuos, sistemas de conducta, sin los cuales toda acción es ineficaz, sin los cuales imposible es alcanzar de la vida ni de la historia favores, y mucho menos grandes y gloriosos resultados. *(Muy bien; muy bien.)* Bien hemos hecho, ó por mejor decir, bien habéis hecho en discutir; bien habéis hecho en demostrar aquí esta tarde misma, como se ha demostrado ya en tardes anteriores, que hay, como no puede menos de haber, en el seno de la nación española, intereses que desde luego aparecen contradictorios y que parece — sinceramente hablando — que sean irreductibles: bien habéis hecho en exponer diversos principios y sistemas que, en verdad, son todavía en sí más contradictorios y más irreductibles, y en discutirlos aquí y defender cada cual lealmente los suyos; que, al exponerlos y contrastarlos en la piedra de toque de la discusión, habéis dado el primer paso ó uno de los primeros pasos para llegar, no á la confusión y suma de lo hetereogéneo, no á una verdadera uni-

dad armónica entre lo que es opuesto de suyo—porque esto, como ya os he dicho antes, no es posible,—pero, al menos, á aquella coordinación fecunda con que únicamente puede llevarse á cabo la obra común de la actividad humana en las naciones.

¿Cómo, señores, cómo podíais, aun sin dejaros llevar de ilusiones; cómo, rindiendo y todo el gran tributo que habéis rendido á la realidad, en estas discusiones, y aun comprendiendo todos—lo que es penoso de comprender—el estado poco ventajoso que desde hace muchos años alcanza nuestra patria; cómo—vuelvo á decir—á pesar de todo esto, á una nación cual la española, á una raza cual la nuestra, habíais de hacerla aparecer sorda en los instantes y circunstancias históricas que nos rodean; cómo—digo—había de permanecer ella muda, la nación que descubrió y pobló tanta parte de América, la nación que tiene sembrado por todos los mares y todos los continentes, tanto nombre en su propia lengua, testimonio un tiempo de gloria, aunque objeto y motivo ahora á las veces de singular y justa melancolía?

Una nación de tales condiciones, ¿podía permanecer inmóvil actualmente, y no mostrar siquiera por medio de esta asamblea, moviéndose, agitándose, exponiendo en alta voz sus pensamientos que, ya que no tenga alas para volar como las naciones más fuertes—y en este instante más adelantadas—conserva el antiguo corazón de sus padres para asociarse en la humanidad y la historia, á todo lo que es grande, á todo lo que es glorioso, á todo lo que abre los grandes caminos del porvenir? *(Grandes aplausos.)* Pues qué, ¿habíamos de ver á esa Francia—nuestra rival en tiempo más feliz para nosotros, y hoy y siempre nuestra vecina;—habíamos de verla colonizar por sí sola la vecina parte del Africa tantas veces regada con sangre española, aunque no siempre con fortuna; habíamos de verla proyectar sola la empresa de convertir mucha parte del gran desierto, ó de las regiones solitarias del Sahara, en un mar interior que acerque sus naves á las tribus bárbaras Sanjachas, tan conocidas en la historia de España; habíamos de verla intentar, y aunque abandonar por de pronto,

renovar tal vez, el propósito del famoso ferrocarril trasatlántico, que ha de llevar, y acaso lleve algun día, con efecto, sus locomotoras hasta la no há mucho fabulosa Timbuctu; habíamos de verla acometer á un tiempo el Africa Austral y Ecuatorial, ya amenazando el Congo, ya estableciéndose en Madagascar; habíamos de verla desde un montón de arena,—aquel que acaso dió origen en tiempos remotos, á los Almoravides,—desde las dunas de la desembocadura del Senegal, subir en pocos, poquísimos años, río arriba, y alcanzar por el Niger los mismos muros de Timbuctu, con el objeto de hacer de aquella vastísima é ignorada parte del África, una región tributaria de su comercio, cuando no de su autoridad; habíamos de verla llegar á la costa de la India China ó Indo-china, rival del Indostan, extender su poder por el Tonkín, también regado con sangre preciosísima española,—sangre de mártires,—y de allí emprender la navegación del mayor río del Asia, y, por consiguiente, de la China, para penetrar más tarde en el fondo de tan inmenso imperio y disputar á cualquiera otra nación el comercio y la riqueza de aquellas extensísimas y hasta aquí poco explotadas regiones; y verlo todo esto impasibles, por impotentes que seamos; y todo esto contemplarlo como imbéciles, sin sentir siquiera curiosidad, sin mostrar el menor interés, sin hacer patente que todavía viven nuestro pensamiento y nuestro corazón, y que no podemos sér indiferentes ni á las grandes glorias de la humanidad en general, ni á los triunfos de nuestros antiguos rivales, á quienes no envidiamos como rivales generosos su fortuna, pero con quienes, al menos, quisiéramos también, tarde ó temprano, y en la medida de nuestras fuerzas, cuando no contender, siquiera cooperar y emular?

Pues lo que acabo de decir, en el rápido é incompleto cuadro que he trazado de las actuales empresas de nuestra vecina Francia ¿cuánto más no podría extenderlo hablando de otra antigua rival nuestra, de nuestra gran rival en los mares por los tiempos pasados, de la poderosa Inglaterra? Sobre ella he de decir todavía menos porque sus triunfos coloniales y comerciales son más patentes y menos disputados. Ella no solamente

ha creado el inmenso imperio de la India, no solamente ha tomado posesión de una grandísima parte de la Oceanía, á estas horas, sino que tiene cubierto con sus puertos de refugio y sus puestos avanzados todos los mares; sino que posee ya, sea como quiera, y más ó menos disfrazadamente las dos llaves del istmo de Suez; sino que acaso tiene entre sus manos ya las del Golfo Pérsico, mientras que estudia la posibilidad de una nueva comunicación entre el Mediterráneo y la India, por el valle histórico del Eufrates. Por donde quiera, su poder colonial y comercial, á la par fundados y cimentados sobre su incomparable poder marítimo, se levanta delante de nosotros como un alto ejemplo de actividad y fuerza y fortuna también, según antes he dicho, que no hemos de envidiar á fuer de generosos, pero que no puede menos de producirnos hondo sentimiento de melancolía, contemplando que ha habido tiempo, que ha habido siglos en que esa Inglaterra misma con toda la destreza de sus marinos y todo el poder de sus naves, con toda la perseverancia de su raza, con todo el espíritu práctico que la anima, con toda su ciencia, con todo su inmenso patriotismo, que yo profundamente y sobre todas las demás cosas respeto, con eso y todo, digo, no ha ido delante en los continentes, en las islas, en los vastos mares, de nosotros, de nuestra bandera española. *(Muy bien. Grandes aplausos.)*

Pensar en estas cosas, sentir profunda, profundísimamente las tristes comparaciones de tal naturaleza, no es ciertamente lo mismo que asegurar que pronto cambiaremos en nuestro favor la fortuna, no es desgraciadamente lo mismo que apresurarla, ni siquiera confiar en la próxima resurrección de nuestra antigua y perdida iniciativa nacional.

Mas, por eso mismo, de los actuales debates surge para todos una consideración, que he de exponer ya, si con total ingenuidad, con la mayor ligereza que me sea posible.

Pensar que el Estado en España pueda, en el entretanto, ni en las actuales circunstancias, ni en bastante tiempo, hacer otra cosa que levantar trabas, quitar dificultades, facilitar los movimientos de acción individual por medio de disposi-

ciones legislativas, cuando estas disposiciones legislativas bien depuradas en el crisol de la experiencia y de la ciencia estén ya aceptadas, si no por todos, siquiera por el mayor número, para abrir los cimientos de más honroso y próspero porvenir, sería una ilusión de aquellas á que las prudentes discusiones de este Congreso no me tienen preparado. Lo más de lo que hay que hacer en España, lo que sobre todo importa en estas circunstancias, contemplando lo que otras naciones pueden, y lo poco que podemos nosotros; lo más que hay que hacer, digo, es facilitar el movimiento que, por medio de estos Congresos, y estas discusiones, y de la imprenta periódica se siente ya en la nación entera, despertando su atencion hacia un género de asuntos tan importante bajo el punto de vista material, y tanto ó más, si cabe, bajo el punto de vista moral y nacional. Y claro está, por supuesto, aun dejando aparte quiméricos planes de conquistas, y aunque sólo se piense por lo general en crear hoy factorías lejanas; que si se trata de engrandecer nuestra navegación, que si se trata de enriquecer nuestro tráfico con los antiguos y nuevos países coloniales, para eso, lo primero es que haya aquí una industria, es que haya aquí productos, es que haya aquí medios con que satisfacer las necesidades de otros pueblos, es que haya aquí elementos propios de comercio que nunca crea el Estado, que siempre toca crear á la actividad espontánea de las naciones y en particular de los individuos.

Preciso es, señores (porque al dirigiros en este instante la palabra, y en la libertad que ha reinado hasta aquí en las discusiones, no sería yo digno de vosotros si pretendiera adular vuestros sentimientos ni siquiera los sentimientos del pais); preciso es que tengamos presente una cosa, y es que este arranque de la Europa hacia los países bárbaros, que esta tendencia general del mundo culto á abrirse paso hacia las regiones que todavía habita la humanidad inculta, que este movimiento para mí providencial y divino (movimiento puramente cósmico para los que queráis mirar de tal manera las cosas), pero movimiento y fuerza espiritual ó cósmica tan poderosa al fin como las más poderosas de las fuerzas que en el

universo existen, principalmente obedece á la propia razón, aunque presentada en forma distinta, según en otras ocasiones he expuesto, que aquel otro inmenso movimiento del siglo cuarto que, en días en que la civilización decaía por falta de sangre, por falta de fuerzas materiales, logró sostenerla y regenerarla con la invasión de los pueblos vírgenes que entonces habitaban los territorios también considerados, y con razón, por incultos y por bárbaros. Este movimiento de ahora claramente sigue una ley semejante, primero en lo que tiene de espontáneo é irresistible, después en partir de otra urgente necesidad: la necesidad de la toma de posesión por el trabajo europeo de las fuerzas naturales perdidas en las regiones incultas y poco conocidas, ya que estas fuerzas naturales en aquellos países en que el trabajo se ha organizado, crecido y multiplicado sin límites por medio de la ciencia y de la maquinaria, si no están agotadas, por lo menos visiblemente disminuyen ó empiezan á ser insuficientes para la enorme maquina de la producción y del trabajo modernos. *(Muy bien, muy bien. Aplausos.)* Pues si esto es lo que hay en tal hecho de profundo, si es tal la ley económica que preside al dicho movimiento, si lo que busca Francia sobre todo, si lo que busca Inglaterra y otras naciones buscan en esas regiones incultas son elementos y productos naturales para su excesiva cantidad de trabajo, ¿cual es respecto á este punto nuestra situación? ¿Qué es lo que nosotros podemos hacer de una manera fundada y eficaz en ese movimiento? ¿Adónde iríamos á parar si, antes de buscar en otras partes productos naturales para acrecentar nuestro trabajo nacional, no nos apresuráramos á usar, aprovechar ó emplear siquiera nuestros propios y naturales productos?

¿No se ve clara la diferencia que en realidad existe entre las necesidades de esas naciones que sobre sus fuerzas propias y naturales han acumulado la de un inmenso trabajo industrial, producto de muchos factores diferentes, y las que á nosotros nos toca por de pronto sentir y preferir, cuando nuestras propias fuerzas naturales en tan gran parte están aún por descubrir, por desenvolver, por explotar y—lo que es

más triste todavía—en gran parte á merced de la industria extranjera? Pensad, así, señores, que es dentro de nuestro seno, que es dentro del país mismo, donde hay que buscar primero las fuentes de nuestra riqueza, las verdaderas fuentes del comercio, de que ha de brotar luégo nuestro desenvolvimiento mercantil, y que han de hacer provechoso y legítimo más tarde nuestro engrandecimiento nacional.

No tengo yo aquí hoy la misión de defender al Estado español, bajo ninguna de sus formas y ninguna de las manifestaciones que ha tenido hasta aquí en la historia; otro es mi objeto y otro mi deber en este instante; y yo, siempre que conozco mi deber, y lo siento de un modo claro, le cumplo de la manera más estrecha. Pero después de esta declaración, que expresa la absoluta serenidad de mi espíritu, y mi imparcialidad completa en este instante, y sin entrar poco ni mucho, en los antecedentes históricos que han traído al Estado español á la situación flaca en que actualmente se encuentra, permitidme deciros, señores, permitidme deciros que, sean las causas las que se quiera, no hay que pensar en que una nación que todavía no tiene guardadas sus puertas (como decía no há mucho uno de los miembros dignísimos de este Congreso); una nación que tiene por todos lados abiertas sus fronteras y costas á las armas extrañas; una nación que por todas partes tiene todavía encerrada su industria dentro de su propio territorio, donde á durísimas penas la defiende; una nación, digo, bajo tales circunstancias, pueda ir á derramar por el mundo su actividad y sus escasos medios, repitiendo los errores de otros siglos, tan condenados por cierto en nuestra propia época. Esto podrá, racional, oportuna y legítimamente llegar, pero habrá de comenzarse por el principio; y es que, así como la nación española debe despertar su actividad al calor de los sentimientos y de las grandes ideas de que aquí estamos tratando, para hacer luego poco á poco lo demás, el Estado español es preciso que ante todo se organice, que ante todo se refuerce, que ante todo se vigorice con aquella vitalidad y aquel robusto poder que se necesita para dar firme y positiva base en las naciones á las empresas mercantiles y co-

loniales, y mucho más á las conquistas militares. *(Muy bien; muy bien.)* Tened muy presente que esta especie de movimiento que antes os he trazado, cualquiera que sea la ley interior que le dirija, divina cual he dicho antes, ó puramente cósmica, como que en la forma ó expresión externa está dirigido por el interés, no ha de compararse con el movimiento místico de las Cruzadas. Este no es movimiento desinteresado y pacífico entre pueblos cristianos contra un enemigo común; es un movimiento en el cual han de chocar y entrechocar terriblemente los intereses; han de estallar mil discordias que retarden á todos los caminantes las jornadas; y tened también en cuenta que probablemente en el fondo de la Europa actual y del mundo civilizado (ya perturbado bastante por sus guerras anteriores y por las latentes causas de lucha que aún tiene en su seno) se encierran hoy las cuestiones más graves y tremendas de política colonial, y que sobrarán motivos siempre para disputarse los intereses lejanos, en las regiones que se pretende adquirir solo para la civilización. Por lo mismo que el botín y los despojos que se apetecen son riquísimos, á medida que sean mejor gustados y conocidos, serán más apetecidos, más ambicionados; y al fin la última palabra del derecho en el comercio y en las colonias, como en todas las cosas, la última palabra del derecho (aunque siempre guiada por la razón que si no, la fuerza, por grande que sea, tarde ó temprano, resulta ineficaz ó estéril) esa última palabra, digo, la pronunciará, como la ha pronunciado siempre, la espada. *(Muy bien; muy bien. Grandes aplausos.)*

No: no da Dios ni aun el derecho, aunque santo de por sí, no lo da Dios con fácil mano, parodiando ó repitiendo las palabras de un gran poeta: no, el derecho va unido á la fortaleza del cuerpo y del alma, el derecho tiene por garantía el corazón, el derecho tiene por mensajero la fuerza; la fuerza que, engendrada por nobles sentimientos y alumbrada por la verdad, es en los hombres,—y en la guerra donde el derecho internacional se engendra,—la más magnífica y sublime quizá de las manifestaciones humanas. Desconfiad, pues, si hay aquí alguien que abrigue ese género de error; desconfiad de los opti-

mismos; y desconfiad, por tanto, de que vuestras empresas—cuando sean remotas y largas—las ejecutaréis siempre en paz; desconfiad así de toda extensión de territorio, por mucho cariño que tengáis á ella, si no estáis á toda hora dispuestos y no poseéis medios bastantes para garantirla con la espada; desconfiad, en suma, de expansiones excesivas, y muy principalmente de conquistas coloniales que os hayan de costar más de lo que valen en sí ó que, sobre todo, estén, valgan ó no, por encima de vuestros medios actuales. Limitáos á aquello que es hoy hacedero, preparad lo que sea posible mañana, marchad lentamente y con grandísima prudencia, curáos de las ilusiones que os queden, no fiando á ninguna solución optimista la solución de los problemas del porvenir; pero al mismo tiempo que esto, tened un patriotismo constante y perseverante, un patriotismo que domine todos vuestros sentimientos y todas vuestras ideas, que sea la unidad superior en que todas las divergencias vuestras desaparezcan. Marchad con tal patriotismo inexorablemente adelante, y si no hoy (que las grandes empresas, y sobre todo, empresa tan grande como el restablecimiento de una grandeza nacional perdida, no se hace en meses ni en pocos años), lograréis, tarde ó temprano, vuestras justas y racionales aspiraciones, dando tiempo al tiempo, y sin desandar jamás el camino andado. Ni os detengáis tampoco, en cambio, en vuestro camino: marchad paciente, pero constante y firmemente, á la realización de vuestro ideal.

Y para esto, preciso es, como antes he dicho, y más que nada preciso, una cosa que no expongo con insistencia aquí con egoista interés, ni como personal satisfacción de ninguna de mis propias convicciones. Demasiado sabéis todos, demasiado sentís todos, que no coronaría esta parte de mi razonamiento, no la coronaría bien sino interpretara imparcialmente la conveniencia de todos vosotros, ya que todos vosotros, por igual me estáis con vuestra benevolencia distinguiendo. Para esto, así como antes he manifestado ya que, cuando no la total armonía, se requiere al menos la coordinación de los intereses y de las opiniones individuales, á fin de que la iniciativa nacional pueda alcanzar fuerza y verdadera eficacia; así es preci-

so que os diga, que también en la esfera especial del Estado y en la esfera política, ha de realizarse un gran movimiento de coordinación y concentración nacional, que posponga toda aspiración, que posponga todo interés, que posponga hasta toda creencia, que posponga cualquier satisfacción individual, por respetable que sea, al interés inmediato, al interés supremo, á las exigencias inexorables de la patria. *(Bravo. Muy bien. Aplausos prolongados.)* No me tocaría á mí, ni siquiera sería de buen gusto, que en este instante, desde aquí, ni desde parte alguna, después de todo, os hablara mal de los partidos políticos. Los partidos políticos son instrumentos necesarios, absolutamente necesarios de progreso; y unas veces alabados, vituperados otras, existen en todas partes y existirán donde quiera que haya vida pública. Ellos son la variedad que dentro de la unidad realiza todas las cosas del espíritu y fecundiza las cosas mismas de la materia en el mundo. Pero es preciso que esta propia variedad de los partidos y de las opiniones en la vida interior de un país se resuelva, si él ha de ser grande, en una gran síntesis, se resuelva en una suma unidad, dentro de la cual toda variedad desaparezca, y esta unidad ó síntesis tiene que ser el interés inmediato de la patria. *(Aplausos.)* No por otra causa que por poseer esta unidad con gran vigor, no por otra causa que por la grande y poderosa conformidad de su espíritu en el siglo XVI, y en gran parte del siglo XVII, tuvo la nación española la fuerza inmensa que se representó en nuestros hechos, que se reflejó en nuestras conquistas, que se ostentó sobre todo en nuestra inaudita expansión colonial; no por otra causa que por aquel espíritu uno, que por aquel espíritu que á todos los españoles nos juntaba en un solo sentimiento y una idea capital, no por otra cosa que por eso fué la España lo que fué en tiempos pasados. No permita Dios que yo quiera ahogar en ningún absolutismo autoritario la natural variedad de los sentimientos y de las ideas humanas, condición necesaria de la vida racional: pero sí, y permitidme que os lo repita, pido á Dios que llegue el día en que todo al cabo se subordine siempre, entre nosotros, á la unidad superior de la nación. *(Aplausos.)*

Para terminar, señores, porque la hora es avanzada, y porque habiendo sido yo tan severo, por obedecer las prescripciones del reglamento, con los que tenían que decir cosas sustanciosas y nuevas esta tarde, no he de abusar con exceso ahora de vuestra benevolencia, diciéndoos cosas que no serán tal vez muy nuevas ni muy importantes; para concluir, diré, en fin: que si queréis tener una medida exacta para saber si andáis acertados en el juicio de las cosas mercantiles ó coloniales, y en general de todas las cosas públicas, debéis mirarlas ante todo bajo el punto de vista español; debéis colocaros primero dentro de la propia vida y condiciones de nuestra nación; considerando lo que más le conviene en cada momento histórico para resistir, ó para igualar, ó para seguir de cerca á los extranjeros. No es este modo de ser y de obrar nuevo en el mundo por cierto. Así como la antigua Grecia miró y estimó siempre con preferencia sus artes, como ningunas supremas, y las más vecinas del ideal que han existido hasta ahora; así como Roma creó eternamente el derecho, realizándolo en todos sus fundamentos esenciales; así como Inglaterra ha dado la norma y la práctica de la política, de la mejor política, la política de la civilización de nuestros días, ya tan generalmente aceptada; y todo eso se ha hecho contemplándolo, organizándolo, viéndolo, en fin, primeramente, por el cristal de la propia conciencia nacional, bien podéis mirar vosotros cuanto hayáis de hacer, cuanto queráis poner por obra por un cristal semejante y propio, limitado ciertamente, pero segurísimo: por el cristal de que hoy tantas veces os he hablado, que es el interés exclusivo, inmediato, incontestable, de la patria. *(Aplausos prolongados y grandes muestras de aprobación.—Todos los señores del Congreso rodean al orador.)*

El Sr. **Secretario** (Ferreiro); leyó las siguientes proposiciones, que fueron aprobadas:

La Comisión nombrada por el Congreso español de Geografía mercantil y colonial para formular las conclusiones referentes á los temas discutidos en la sesión de ayer, tiene el

honor de proponer al Congreso se sirva votar la proposición de deseo tal cual ha sido presentada por su autor Sr. D. Francisco Rey, diciendo lo siguiente:

«El Congreso español de Geografía mercantil y colonial »expresa el deseo de que el principio de la libertad de na»vegación para con todas las naciones, se aplique al *Río »Congo* y á sus afluentes ó tributarios, y de que todas las po»tencias tomen acuerdo sobre las medidas necesarias para »evitar conflictos entre naciones civilizadas ó ilustradas en el »África ecuatorial.

»Y para conseguirlo, que se haga para *Río Congo* algo »parecido á lo que se hizo por el tratado de Paris del día 30 de »Marzo del año de 1856, para el Danubio.»

Madrid 7 de Noviembre de 1883.—*La Comisión.*

La necesidad de completar el estudio de nuestra historia patria, mediante el conocimiento que el pueblo, representante del sentido común, y fiel guardador de las tradiciones nacionales, tiene del territorio español, bien se considere este como el teatro en que se han verificado todos los hechos que constituyen la historia nacional, bien como depositario de todas las energías que, convenientemente explotadas por la ciencia, son la fuente principal de nuestra riqueza pública, mueven á las sociedades *El Folk-Lore Andaluz* y *El Folk-Lore Frexinense*, hoy *Extremeño*, á proponer al Congreso que adopte el siguiente acuerdo:

«El Congreso español de Geografía colonial y mercantil, reconociendo y declarando la utilidad que puede reportar al país la formación de un *Mapa topográfico-tradicional español*, prestará su apoyo y cooperacion científica, en los términos que su constitución y reglamentos lo consientan, á las sociedades de *El Folk-Lore Andaluz* y de *El Folk-Lore Extremeño*, en su tarea de construir los *Mapas topográfico-tradicionales* ó *demo-topográficos* de aquellas regiones, como partes integrantes del mapa á que se alude al principio de esta proposición.»

Madrid 10 de Noviembre de 1883.—Antonio Machado y Nú-

ñez.—Antonio Machado y Alvarez.—Rafael Sanchez Arjona.—Romualdo González Fragoso.—Joaquín Costa.

El Sr. **Presidente** (Cánovas del Castillo): Quedan terminadas las sesiones del Congreso español de Geografía mercantil y colonial.

Eran las cinco.

APÉNDICES.

I.

POSESIONES ESPAÑOLAS DEL GOLFO DE GUINEA.

Vamos á demostrar de un modo incuestionable los legítimos derechos que tiene España sobre las islas de Annobón, Corisco, los dos Elobeis y la parte de terrenos continentales comprendidos desde la Punta del Campo, formada por la margen izquierda del río de este nombre en la pequeña bahía que forma su desagüe al mar, hasta la Punta de Santa Clara que es la más avanzada de la margen derecha del gran río Gabón en su respectivo desagüe, con una extensión al interior del país, á contar desde la costa, que aunque variable, puede considerarse paralela á la misma, siguiendo la divisoria de las Sierras del Cristal, Cordillera de Ukudi-Masey, y prolongándose en el mismo rumbo hasta llegar al límite N. de tres picos que son unos cerros elevados sobre una larga altiplanicie que da origen á tres regulares afluentes por la orilla izquierda del precitado río del Campo.

Desde principios del siglo xv los portugueses, los catalanes, los mallorquines, los genoveses y los moros mismos habían recorrido y reconocido muchos puntos de la costa occidental del África, á partir de Cabo Espartel hasta el de tres Puntas, así como el Río del Oro, pero sin que se sepa que ninguno de

ellos doblara el cabo de San Pablo, excepción hecha de los primeros á quienes les cupo la satisfacción de que los estimulase su propio rey D. Alfonso V, concediendo á Fernam Gómez, natural de Lisboa, en el mes de Noviembre de 1469, el privilegio de comerciar en la costa de África por espacio de cinco años, á razón de dos millones de reis anuales, pero á condición de que en cada uno de estos años y á partir desde Sierra Leona, ya descubierta por Pedro de Cintra y por Soeiro de Costa, había de prolongar sus investigaciones á razón de cien leguas en cada uno, de modo que, al terminar su contrato, debía dar por estudiadas las vías de riqueza de esta parte de costa en una extensión de 500 leguas.

El príncipe D. Juan prestó tales servicios á los navegantes y tal apoyo, que en el mismo reinado de D. Alfonso se descubrió el país de *El Mina* y toda la costa hasta el cabo de Santa Catalina, situado á 2° S. del Ecuador.

En el año de 1470 los navegantes de este mismo país, Pedro de Escobar y Juan de Santarem, que servían á Fernam Gómez, llegaron por cuenta de éste hasta el cabo de Palmas, luchando con las calmas, las brisas del S. y las corrientes del N., tan frecuentes en el Golfo de Guinea. Estos mismos examinaron con atenta detención el Golfo de Benín, dando por resultado que el día de Santo Tomás apóstol, que es el 21 de Diciembre, descubriesen la isla de este nombre, cubierta de hermosos bosques y buenos fondeaderos en sus costas. En 1.° de Enero del siguiente año de 1471 descubrieron otra más pequeña, á la que dieron por nombre *Do anno-bon*, ó sea buen año, por haberle comenzado con este descubrimiento, y efectivamente fué tan bueno, que llegaron á la Aldea de Sama, cerca del Río de San Juan, donde se estableció el primer mercado de *oro* en la indicada costa de El Mina ya descubierta al NE. del cabo de Tres puntas, cuando regresaban de haber visto y recorrido los territorios en que se halla el cabo de Lope Gonzálvez.

El día 17 del mismo mes de Enero avistaron á la isla del Príncipe, á que le dieron el nombre de San Antonio, por ser el santo del día.

Al siguiente año de 1472 fué descubierta por Fernam do Póo la isla que llamaron Hermosa, y que después tomó el de su descubridor Fernando Póo.

Por último, el rey D. Juan II de Portugal, sucesor de don Alfonso V, alentó á los navegantes en su grandiosa empresa y consiguió que se descubriese la costa del Congo y el paso del cabo de las Tormentas, hoy de Buena Esperanza, por Bartolomé Diaz, así como la exploración del caudaloso río Benín y la construcción del fuerte de San Jorge de la Elmina, para evitar las agresiones de las tribus salvajes y favorecer la exportación del oro y demás productos del país.

A medida que los portugueses hacían sus descubrimientos y tomaban posesión de aquellas comarcas de la costa occidental del África que podían serles útiles para el comercio, los ingleses, holandeses y franceses imitaron su conducta, y siguiendo las costumbres de aquellos tiempos, verdaderamente teocráticos, intervino la Santa Sede para evitar disputas, señalando límites á los descubridores.

Como á los ingleses no bastase lo que habían ocupado, entablaron negociaciones con los portugueses y holandeses que poco á poco les fueron cediendo los terrenos de Sierra Leona y del cabo de Buena Esperanza, aparte de otras localidades de menor cuantía, extendiendo su dominio factorial por toda la costa conocida de esta región del mundo.

Por espacio de tres siglos poseyeron los portugueses nuestras islas de Fernando Póo y de Annobón, hasta que deseosos los reyes de España y de Portugal de que terminasen las sangrientas contiendas que sostenían sus súbditos en ambos mundos, acordaron sus respectivos Gobiernos en 1.° de Octubre de 1777 celebrar un tratado que firmó la reina de Portugal Doña María I y el rey de España D. Carlos III, con fecha 11 de Marzo del siguiente año de 1778, por el cual el primero de los reinos cedía á España las islas de Fernando Póo y de Annobón, facultándola á la vez para navegar y comerciar en los puertos del río Gabón, Camarones, Santo Domingo, Cabo Formoso y otros de aquel distrito, para introducir á la vez en estos parajes las dulzuras de nuestra santa religión, suavizar

la forma y modo con que hasta entonces se hacía el comercio de negros y utilizar sin menoscabo de los intereses de Portugal cuantos productos diesen aquellos países y conviniesen á España. Esta cesión por parte de Portugal fué á cambio de la isla de Santa Catalina y Colonia del Sacramento que España poseía en la costa oriental de la América del Sur.

Los buques de España y Portugal debían ser admitidos en los puertos del Archipiélago de Guinea con iguales ventajas, siendo franco y libre el comercio de esclavos entre ambos países, á condición de que había de proveerse el Brasil por espacio de cuatro años del tabaco necesario para la trata.

El día 24 del mismo mes de Marzo de 1778 quedaron ultimadas y cerradas estas negociaciones.

Sin entrar en detalles de minuciosos acontecimientos, basta consignar que mientras se realizaban aquellas negociaciones, y anticipándose á la resolución final de ellas, el virrey de Buenos-Aires, en 28 de Febrero de 1777, aprestó una expedición al mando del conde de Argelejos, en la que iban 20 cañones de hierro de diferentes calibres, 27 cureñas para los mismos, 200 proyectiles de hierro fundido, 100 botes de metralla, 30 fusiles, 100 quintales de pólvora, 40.000 cartuchos de fusil, 2.000 piedras de chispa, 40 tiendas de campaña, víveres para tres meses de viaje y además los necesarios para un año de permanencia para dos compañías de infantería de 50 hombres cada una, 20 artilleros con un oficial, dos capellanes, dos cirujanos con sus cajas de instrumentos y de medicinas y varios obreros con sus respectivas herramientas, llevando á cargo de un empleado de contaduría 100.000 duros para obsequiar á los naturales y demás gastos del momento.

Esta expedición no pudo salir por efecto del mal tiempo hasta el día 17 de Abril de 1778, llegando á Fernando Póo después de haber hecho escala en la isla del Príncipe el día 21 del mes de Octubre, fondeando en una hermosa ensenada á que dieron el nombre de San Carlos, que era el del rey de España.

Tomaron posesión oficial de la isla el día 24 del mismo mes, victoreando al rey por siete veces, arbolando la bandera española en presencia de las autoridades portuguesas de marina

que eran las que hacían la entrega, no haciendo las salvas de ordenanza por el susto que les causaban á los negros indígenas el estruendo de la artillería, y por evitar el que huyesen al interior como lo hacían á la presencia de las tropas y buques allí surtos.

El día 25 salieron para tomar posesión oficial de la isla de Annobón, y después de dejar á su paso por la portuguesa del Príncipe á 71 enfermos y cuatro muertos, llegaron á la isla el día 26 de Noviembre; pero como los negros indígenas, en número de 3.000, se opusieron á dejar de ser portugueses, provocando un tumulto que no era político reprimir, ni violentar á los del país, se acordó reembarcar á la gente y no tomar posesión por entonces hasta que las circunstancias favoreciesen este importante acto.

Muerto el brigadier teniente coronel del regimiento infantería de Sevilla de las tropas españolas en Buenos-Aires, el conde de Argelejos, tomó el mando de la expedición del Golfo de Guinea el teniente coronel de artillería D. Joaquín Primo de Rivera, al que por Real orden de 20 de Octubre de 1777 se le dieron instrucciones desde el Real sitio de San Lorenzo.

Recibidas estas salió de Fernando Póo después de mil disgustos con sus propios soldados, para tomar posesión de Annobón, la cual le fué entregada con las formalidades estipuladas por el capitán de la marina portuguesa Caetano de Castro; pero las enfermedades que tanto en esta isla como en la de Fernando Póo venían diezmando á los expedicionarios y la sublevación que con este motivo provocó entre las tropas el sargento Jerónimo Martín por fin del año de 1782, que arrestando á Primo de Rivera se hicieron á la vela, y por fin, después de incidentes extraños á este asunto, llegaron á Montevideo.

Este sargento acudió al Rey manifestando las causas de su conducta, y S. M., tomándolas en consideración, le indultó por Real orden de 25 de Mayo de 1785, atendido á que de 547 hombres que formaban la expedición, en un plazo tan corto como el que estuvieron para las tomas de posesión, habían muerto 370 hombres, los restantes estaban enfermos y sin fuerzas para los rudos trabajos que requería su posición.

Desde esta época no se volvió á ocupar España de aquellas islas; pero los ingleses so pretexto de establecer en la de Fernando Póo el tribunal contra la trata de negros, por ser más sana que Sierra Leona, después de mil tentativas, y cuando se estaba tratando entre ambas naciones de una traslación de dominio, se dispuso por el Almirantazgo inglés, con fecha 19 de Enero de 1827, que se eligiese un oficial de reconocida experiencia y discreción para que en un buque de guerra, después de recoger de Sierra Leona una compañía de tropas africanas y los obreros necesarios, pasase á Fernando Póo para edificar y preparar la residencia de aquel tribunal, procurando atraerse la voluntad de los indígenas, pero prohibiendo que entrase en tratados ó arreglos políticos de ninguna especie con aquellos que pudieran estar con ejercicio de cualquiera autoridad oficial en la isla, y como esta estaba abandonada por completo, el capitán Sir Ricardo Owen, que fué el nombrado con fecha 27 de Junio del mismo año, claro es que no tuvo más que llegar, ocupar el sitio en que hoy está Santa Isabel, que ellos edificaron, con el nombre de Clarence, y dedicarse á atraer las voluntades de los negros, perseverando en su obra, á pesar de la enorme mortandad que experimentaron los ingleses por efecto de las calenturas.

Ávidos los gobernantes de este país de arrebatarnos aquellas posesiones, procuraron con paso firme y cautelosos cuidados enterarse de la situación y circunstancias de cuanto allí tenía España, así que el comodoro Bullen y el capitán Lawson en 1783, y Robertson en 1819, fueron los que prepararon los ánimos de los negros y expusieron á su Gobierno las ventajas de la posición para el comercio y protección de sus buques, todo lo cual les indujo á que por medio de un verdadero golpe de mano hábilmente preparado se apoderase Owen de Fernando Póo, llevando en el navío *Eden* y en un trasporte varias piezas desmontadas de artillería para la construccion y artillado de un fuerte, material para 16 casas, armas para infantería y 10 piezas de regular calibre para la defensa del puerto.

Esta expedición llegó á la isla el 27 de Octubre, y no se continuará este punto por no convenir al objeto, bastando saber

que desde esta fecha los ingleses ocuparon nuestra posesión, instalando en ella el tribunal mixto contra la trata, dando á la isla todo el carácter inglés que aún conserva y conservará en adelante mientras España no proceda á su verdadera colonización de un modo resuelto y eficaz; y esto es tanto así, que ni nuestra moneda admiten los naturales, corriendo para sus contratos única y exclusivamente las guineas inglesas.

Mientras esto acontecía en Fernando Póo, en Roma se trataba de organizar en la isla de Annobón una casa de misioneros católicos que difundiesen la fe de Jesucristo entre aquellos pobres é ignorantes salvajes, y que desde allí se extendiesen por el continente africano del mismo modo que lo estaban haciendo los protestantes.

Diferentes veces se intentó esto, pero España carecía de establecimientos como los de Sierra Leona y de los recursos pecuniarios que son siempre necesarios para el planteo, instalación y continuación de los primeros pasos dados en tan importante asunto; así es que tuvo que desistirse de tan importante empresa, que realmente era la única que podía haber dado algún fruto entre aquellas gentes.

En este estado las cosas, Annobón continuaba abandonado, Fernando Póo ocupado por los ingleses, y en los puertos de la costa africana que sostenían algún comercio con Europa desconocían hasta los colores de nuestro pabellón nacional.

El Gobierno inglés comprendió su acto de fuerza sobre nuestras posesiones, y trató de cubrir su responsabilidad ante Europa comunicando con fecha 28 de Junio de 1827 al español las instrucciones que había dado al capitán Owen, y que su objeto era solamente el que se estableciese cómoda y decorosamente en Fernando Póo la comisión mixta contra la trata negrera, por su mejor situación en el centro de la costa occidental del África, por su mejor clima y por estar frente á los desagües de los ríos más caudalosos del continente.

Con tal motivo España entabló las negociaciones más enérgicas y después de grandes discusiones fué reconocido oficialmente por Inglaterra el incuestionable derecho que tenía España á las precitadas islas de Annobón y de Fernando Póo.

Pero insistentes los ingleses en poseer á la segunda de estas islas y conservar en ella á la Junta mixta y á los depósitos de esclavos que procedían de las presas á los barcos negreros, propusieron al Gobierno español con fecha 20 de Octubre de 1831 el que se permutase á Fernando Póo por la isla de Vieques, conocida también por la isla Crab, situada en el mar de las Antillas junto á la isla española de Puerto-Rico, á lo que nuestro Gobierno se negó terminantemente, y con tal motivo Inglaterra dió por terminadas las negociaciones y anunció que iba á retirar el tribunal, y los depósitos de esclavos á Sierra Leona donde antes había estado, como así lo efectuaron en el siguiente año de 1832.

Llega el año de 1839, hasta cuya fecha continuaban abandonadas nuestras posesiones del Golfo de Guinea, y los ingleses, con fecha 4 de Julio de este año, vuelven á insistir en sus anteriores propósitos y ofrecen á España 50.000 libras esterlinas ó sean 4.750.000 reales por las dos islas de Fernando Póo y de Annobón, y con fecha 17 de Julio del mismo año de 1839 se les contestó por nuestro Gobierno, de un modo terminante, que no se pensaba en desmembrar á la corona de España de aquellas posesiones.

Entablan nuevas negociaciones con este objeto y en 9 de Junio de 1840, concluye el Gobierno español por consentir en la venta de las dos islas por la suma de 60.000 libras esterlinas con destino al pago de los intereses de las obligaciones contraídas por España en los tratados de 12 de Marzo de 1823 y 28 de Octubre de 1828, cuya proposición de venta se firmó con fecha de 4 de Abril de 1841 por el Gobierno español, siendo aceptada por el inglés en 29 de Mayo del mismo año.

El día 9 de Junio se dió cuenta á las Cortes españolas de estas negociaciones, y tanto las Cámaras como la prensa de todas opiniones protestaron de semejantes proyectos y con fecha 19 de Agosto del mismo año se comunicó al Gobierno inglés que se retiraban aquellas proposiciones.

Pero tán tenaces en poseer aquellas islas como no puede formarse perfecta idea, en el año de 1862 pidieron al Gobierno español que les permitiese establecer pontones como almace-

nes de carbón para abastecer á sus buques, á cuya petición se accedió, pero en vez de aquellos almacenes flotantes lo que mandaron fué un navío de guerra con toda la dotación de combate necesaria á su importancia militar, y en vista de tal proceder el Gobierno español retiró el permiso que había concedido con otro objeto bien distinto.

En vista de cuanto queda expuesto no cabe la menor duda que en todos sentidos es España la única nación que es dueña y propietaria incuestionablemente de las islas de Annobón y de Fernando Póo.

Va á demostrarse del mismo modo que España es igualmente propietaria y exclusiva dueña de las islas de Corisco, de los dos Elobeys y de los terrenos continentales desde el río del Campo hasta el río Gabón.

En efecto, deseoso el Gobierno español de conocer bien las posesiones del Golfo de Guinea, expidió la Real orden de 1.° de Octubre de 1842, invitando á todas las personas y corporaciones que tuviesen antecedentes sobre este asunto que se sirviesen manifestarlos; cuya medida no dió el resultado que hubiera sido de desear, sin duda por lo poco frecuentado de aquellos mares y el temor que imprime la visita de aquellas bravías é inhospitalarias costas.

Un suceso singular vino á dar motivo para que se practicase un reconocimiento sobre la costa de la bahía de Corisco y de las costas inmediatas.

El capitán inglés Denman, de acuerdo con el gobernador Dohesty, so pretexto de serles necesario para el engrandecimiento de la colonia de Sierra Leona el poseer los terrenos inmediatos al río Gallinas, que dista de aquella unas 50 leguas, procedieron á la destrucción y quemas de las factorías que había en aquellos terrenos, y desde entonces los pocos españoles que mantenían en ellas algún tráfico desaparecieron de allí produciendo un disgusto grandísimo entre los negros que fomentaban aquel comercio y tenían, como es consiguiente, su ganancia y comodidades relativas á su condición.

El Gobierno español trató de inquirir las causas de estos sucesos, y al efecto mandó á D. Juan José de Lerena, marino

militar de reconocida instrucción, haciéndose á la vela y dando vista á la isla de Corisco el día 14 de Marzo de 1843 á las doce y media de la mañana.

Un cañonazo anunció á los habitantes de Corisco la llegada de un buque de guerra español, y en seguida salió una canoa cuyo patrón Boncoro hizo el servicio de práctico y condujo al buque hasta el punto donde pudo anclar cómodamente y á resguardo de los vientos.

Comenzadas las investigaciones, resultó que los naturales manifestaron que los españoles no se habían mezclado nunca en cuestiones con los ingleses, que los del país no querían tratos con estos porque no les pagaban lo que llevaban; razón por la que les hacían fuego cuando se presentaban: validos de este pretexto incendiaron los ingleses aquellos establecimientos, especialmente los de españoles que nada les habían hecho.

Al propio tiempo manifestaron que mientras aquellas costas no perteneciesen directamente y como parte integrante de España, no podían establecerse factorías españolas; porque seguirían la misma suerte que las del río Gallinas.

Al siguiente día, 15 de Marzo de 1843, avisaron al señor Lerena que le esperaban en la playa más de 500 personas, cabezas de familia que deseaban verle y hablarle, á cuyo deseo accedió. Al llegar á tierra le señalaron un asiento que habían colocado bajo una palmera, y al sentarse todos formaron alrededor de él y le manifestaron, por conducto de Boncoro, que querían ser españoles y que se estableciesen allí para comerciar; que si tenían pólvora y fusiles no consentirían que los ingleses saltasen en tierra porque todo se lo llevaban.

En vista de esta actitud tan espontánea, unánime y general por parte de todos los cabezas de familia de los reinos de *Mahoma, Cumbes*, *Bapucus*, *Mazongos*, *Vicos*, *Valengues* y *Vengas,* cuya superficie es como la de España, el Sr. Lerena les preguntó si querían reconocer por su Reina y Soberana á doña Isabel II y ser todos ellos españoles desde aquel momento, á lo que unánimemente contestaron á una voz y sin vacilar *gé, gé, gé,* que quiere decir en aquellos idiomas, *sí, sí, sí.*

Entonces se les repartió tabaco en hoja á los hombres, cigarros puros á las mujeres y á todos se les dió aguardiente en copas de cristal. Al siguiente día 16, se colocaron al N. y al S. de la isla de Corisco dos asta-banderas de 40 piés de altas, donde se arbolaron banderas españolas repartiendo otras muchas para los diferentes botes de los prácticos.

En seguida se recorrió toda la isla y los sitios en donde habían existido factorías españolas incendiadas por los ingleses, agasajando á los habitantes de las aldeas y á cuantos encontraron en las costas.

El día 17 se les libró carta de anexión y nacionalidad española á todos sus habitantes y el nombramiento de prácticos y jefes de las dos partes de la isla á los fieles negros *Boncoro* y *Georges*.

Terminada esta espontánea anexión regresó el capitán de navío Sr. Lerena, llegando á Cádiz el día 15 de Mayo de 1843, cuando hacía 150 días que había salido del Ferrol y había permanecido 49 días en las aguas del Golfo de Guinea y Bahía de Corisco y 101 navegando sin haber perdido ni un solo hombre, lo cual es muy notable en tanto tiempo, toda vez que la navegación se hizo en el bergantín de guerra *Nervión* de 14 cañones, cuyo buque, aunque de excelentes condiciones, estaba en mediano uso para luchar á la vela con los vientos y las corrientes de aquellos mares, en los que por su latitud no es posible que los marineros blancos puedan maniobrar sobre cubierta sin grandes fatigas.

Desde esta memorable época pertenecen á España por su libérrima voluntad y por todo el mundo civilizado reconocida, los reinezuelos de *Mahoma*, limitado al N. por la margen izquerda del *Río del Campo;* el de *Cumbes*, que sigue al anterior reino por el S., y así sucesivamente el de *Bapucus*, el de *Mazongos*, el de *Vicos*, el de *Valengues* y el de *Vengas* que limita al S. con la margen derecha del *Río Gabón*.

Desde esta fecha, 17 de Marzo de 1843, nadie ha puesto en duda nuestros derechos á los países mencionados, ni nadie puede ponerlos ante una anexión hecha en la forma y términos ya relatados, y como los islotes de Elobey grande y chico,

el de Laval, la isla de Corisco donde se verificó la anexión y todas las demás isletas que hay en la costa de estos pequeños reinos, son asimismo de España por pertenecer á ellos y haberse anexionado con los mismos sin que jamás haya ocurrido sobre este particular la más pequeña duda.

En 19 de Abril de 1858 salió de Cádiz una expedición compuesta de los buques siguientes: vapor *Vasco-Núñez de Balboa*, bergantín *Gravina*, goleta *Cartagenera* y barca *Santa María*, al mando del capitán de fragata D. Cárlos Chacón, que fué nombrado gobernador de las posesiones españolas de Guinea.

Pasando por alto todos los accidentes de la expedición, colonización planteada y demás circunstancias en Fernando Póo y Annobón, sólo se indicará que al jefe español se le presentó en la isla de Elobey chico el práctico Boncoro, de que ya se ha hecho mérito y que entre sus gentes se titulaba rey, porque realmente era hijo del rey Boncoro, que lo era de los territorios coriscanos, solicitando la incorporación á España de cuatro pueblecillos situados en el Cabo de San Juan, los cuales no habían sido representados entre los que constituyeron la asamblea de los cabezas de familias en la ceremonia de la anexión general en la isla de Corisco, y al propio tiempo pidió que un hermano suyo pasara á España para besar las manos á S. M. la reina Doña Isabel II.

Hechas las oportunas averiguaciones, resultó que aquellos cuatro pueblos que constituyen la vecindad de Cabo de San Juan no pertenecían á ningún reino y que eran emigrados de las mismas tribus de Corisco.

En vista, pues, de que eran libres y que su anexión no podía en ningún tiempo ofrecer reclamaciones ni dificultades y que los habitantes espontáneamente proclamaban á España y se llamaban españoles, el gobernador Chacón expidió nueva carta de nacionalidad comprendiendo aquellos pueblos y recogiendo al propio tiempo la que antes les había librado don Juan José de Lerena.

Con este motivo, y para evitar disidencias con personas que no fuese del país, nombró Chacón á Boncoro II teniente-

gobernador de Corisco y sus territorios continentales é islas adyacentes.

En fin de 1859 se construyó en la isla de Corisco un pequeño edificio destinado para el alojamiento de un destacamento español, el cual ha permanecido allí relevándose cada tres meses hasta Enero de 1875, que se mandó retirar en definitiva dejando los naturales de ver á nuestras tropas sino cuando la goleta estacionada en Fernando Póo hacía su correspondiente visita, la cual tampoco se verifica hoy por la supresión de aquella estación naval, quedando sólo para representar á España en tan extensos como lejanos países, una sola lancha de vapor incapaz por su tamaño y fuerza de máquina para salir del perímetro de la isla de Fernando Póo, haciéndose la visita solamente cuando se efectúa el relevo del gobernador, pues la goleta que le conduce da un paseo por aquellos casi olvidados dominios.

Demostrado no sólo por la libérrima voluntad de los indígenas que aquellos territorios continentales son de España, sino también porque jamás nación alguna de Europa ni de América lo han puesto en duda, y prescindiendo de los límites que quiere dar el Sr. D. Manuel Iradier, fundado sin duda en que á la muerte de Boncoro II, que fué el día 23 de Diciembre de 1874, no aclamaron por su jefe á su hijo Ukambala como le llaman en el país ó sea Manuel Boncoro III más que los reinos de *Venga*, *Valengue*, *Vico* y *Masango*, cuyos límites son desde Punta *Itende* en el N. hasta el desagüe del *Río Linana* en el S. con un fondo de territorio limitado por los pueblos de *Yongo* y *Combo*, situados á ambas orillas del río *Muni*, esto no quiere decir que no se anexionasen los demás reinezuelos indicados, y que acaso por no haber visto por mucho tiempo en el país á Boncoro III, en razón á que fué educado por los misioneros españoles de la Compañía de Jesús, y después sirvió en nuestra Marina, visitando con tal motivo á Europa y América, todo lo cual le hizo poseer para lo que es aquel país, un grado de instrucción muy superior al que poseen sus semisalvajes compatriotas. De aquí puede y debe deducirse lógicamente que sólo le aclamaron por su rey los pueblos inme-

diatos á la bahía de Corisco, que son los limitados anteriormente, sin que en la indiferencia de los demás por este nuevo jefe les preocupase llenar una formalidad propia sólo de los pueblos un tanto cultos.

Pasando ahora á indicar la importancia de Annobón, Corisco y todas las posesiones continentales pertenecientes á España, no podrá perderse de vista que Annobón es un peñasco cónico de origen basáltico situado á grado y medio S. del Ecuador frente al desagüe del río Fernam Vaz, unas 80 á 100 leguas marinas al occidente de él y otro tanto al SO. de la isla de Corisco, elevándose el gran cráter de un volcán en que termina el cono á 320 m. sobre el nivel del mar.

Su zona marítima carece de puertos y lugar alguno de abrigo para los buques, y es estéril y mal sana; su zona media forma una faja de bosques impenetrables de palmeras cristi y otros árboles tropicales; y la zona alta, cubierta de malezas y vegetación menos vigorosa, es sumamente sana y agradable donde pueden establecerse buenos edificios de convalecencia para reponer á los muchísimos europeos que enferman en aquellos países por efecto del paludismo y de los rigores del calor.

En el cráter se ha formado un lago extensísimo con las aguas pluviales, que tiene sobre 6 brazas de profundidad y da origen á un arroyo permanente de aguas exquisitas, únicas que hay en la isla y del que se alimentan dos pueblos y tres aldeas con un vecindario pobre, hambriento y extenuado por las calenturas, que no llega á 5.000 almas, y se dice hambriento porque se ha dado el caso de dar un padre á su hijo de 7 á 8 años de edad por unas cuantas galletas.

Sin embargo, su posición es importante, geográficamente considerada, una vez saneada la isla y preparada para recibir europeos que se dediquen á almacenar los ricos productos del continente, y á sostener depósitos de carbón de piedra para el consumo de los buques que navegan por aquellas aguas; con tanto más motivo cuanto que España le posee de excelente clase en el reino de Vico, junto á Punta Gombie, á la margen derecha del río Imana, cuyo carbón se lo lleva el que quiere

sin que nadie se oponga, y podría ser una verdadera riqueza para España.

Los productos del continente español, frente á Corisco, son considerables en hierro, que es muy abundante, carbón de piedra y azufre; existen muchos cedros, caobos, plátanos, ébanos, árboles de goma elástica, campeche, palmas-cristi, tecas, acacias y otros muchos resinosos y de jugos colorantes. Existen asimismo muchos elefantes, búfalos, hipopótamos y otros de verdadera utilidad; así como terribles fieras, como son panteras y leopardos, sin que falten grandes y peligrosas serpientes. Las aves de gran tamaño también abundan, como son los buitres y las águilas pardas, que miden hasta 4 m. de punta á punta de las alas cuando están extendidas, sin que dejen de verse numerosas bandadas de pájaros comestibles, como las palomas, ánades y otras muchísimas especies.

La isla de Corisco es baja y contiene en su interior algunos terrenos pantanosos mal sanos, pero produce excelentes maderas, así como los dos Elobeys.

La situación de estas islas es importantísima por encontrarse frente al desagüe del caudaloso río Muni, uno de los de más comercio de aquella región.

Convenientemente fortificado Elobey Chico y los pueblos de Yeke y Koko al N. y S. del desagüe del Muni, nadie podría penetrar ni salir de este río sin rendir tributo á España, pero tributos importantísimos, por la cuantía del comercio que allí se ejerce por todos los mercaderes europeos que van en busca de maderas tintóreas, de construcción, de plantas y resinas medicinales, de goma elástica, de colmillos y pieles de elefantes y de otros mil productos del país.

De todo lo expuesto se deduce:

1.° Que nadie puede disputar, ni aun poner en duda, la legitimidad del dominio que tiene España en todas aquellas posesiones, ya por tratados y convenios hechos por la vía diplomática ó ya por anexiones espontáneas reconocidas por las naciones de Europa y de América.

2.° Que España está en el caso de sostener sus legítimos derechos por todos los medios que las leyes internacio-

nales lo permitan, y con la fuerza de las armas si fuese necesario.

Y 3.° Que debe procurarse sacar de aquellas ricas posesiones el mayor partido posible en su explotación, haciendo cesar el estado de abandono en que hoy están, que es el objeto principal de esta reseña.

JOSÉ GÓMEZ Y SANJUÁN.

II.

MEMORIA SOBRE EL COMERCIO DE ESPAÑA CON HAUAII.

Dejando para ocasión más oportuna el exponer las causas que á mi juicio contribuyen al decaimiento de nuestra marina mercante, causas que por otra parte expuse ya aunque de una manera sintética en mi último folleto sobre la cuestión naviera, y circunscribiéndome al tema que, con escasos conocimientos, si bien con sobrada voluntad me propongo tratar, diré por vía de exordio, que la geografía y la estadística han de ser la base de nuestra regeneración mercantil y naviera.

Pena causa recordarlo, pero ello es preciso. Aquí en la patria de Colón, de Elcano, de Quirós, de Gaitán, y de tantos insignes navegantes, abundan los aficionados á estudios literarios; aquí se cultivan con buen éxito todos los géneros de literatura desde la juguetona novela hasta los más enrevesados problemas políticos-sociales. Pues bien, en este país, que tantos insignes escritores ha producido, produce y producirá, pocos, poquísimos son los que se dedican al estudio de la geografía y la estadística, como si para comerciar con fruto no fuera indispensable conocer la situación del país, con el cual se pretenden entablar relaciones, sus productos y sus necesidades, á fin de hacer descansar en lo posible sobre sólidas bases el ya de sí expuesto y movedizo tráfico mercantil.

Cierto que de un tiempo á esta parte nótase mayor afición á los estudios geográficos; cierto que algunas de las clases sociales comienzan á ver con no muy buenos ojos el crecimiento mercantil de las potencias extranjeras y vuelven su vista al Gobierno y con mirada suplicante piden protección, no la absurda protección que la ciencia económica rechaza,

pero sí el necesario estímulo para que lejos de morir al nacer, se agranden y prosperen empresas que tengan por objetivo desarrollar nuestro tráfico y abrir mercados á la industria nacional.

Y aquí pudiera extenderme pidiendo al Gobierno se fije en nuestra carísima administración consular, en el sin fin de gabelas que pesan sobre la marina mercante, en la necesidad de las admisiones temporales, en una palabra, en el imprescindible deber que tiene de proteger ya directa ya indirectamente el comercio nacional; pero ahórrame este trabajo (y habiendo cuenta de mi insuficiencia de ello me alegro), los brillantes discursos que durante las sesiones de este Congreso se han pronunciado y los luminosos dictámenes que se han emitido.

Y al entrar en el desarrollo del tema que me he propuesto tratar, esto es, al querer llevar un grano de arena á la obra colosal que con tanto entusiasmo ha comenzado á levantar la Sociedad Geográfica española, registro mi memoria en busca de un país digno de llamar vuestra atención, y hállole tan hermoso, tan merecedor de que le dirijamos nuestras miradas, que felicítome yo mismo de la ocasión que se me presenta. Este país es el «Archipiélago de Hauaii,» según los ingleses islas Sandwich.

Dejando á un lado los datos geográficos que os pudiera exponer, publicados ya en mi tomo «*El reino de Hawaii*» que acabo de dar á luz, me limitaré á copiar el capítulo que á estadística dedicara, y que creo que al daros una idea de aquel pueblo, demostrará la conveniencia de entablar con él frecuentes y continuadas ralaciones.

Dice así el citado capítulo:

ESTADÍSTICA.

«Descrito á vuela pluma el reino de Hauaii, condensada en pocas páginas su, aunque corta, gloriosa historia política y social, hora es ya de que con cifras exactas y positivas demostremos su rápido crecimiento y su envidiable porvenir. Cierto que las cifras que vayamos estampando harán asomar más de una vez el rubor de la vergüenza en nuestra faz es-

pañola, pero así y todo, la verdad no es más que una, y por dolorosa que sea, precisa decirla, que una vez conocido el error la enmienda resulta más fácil.

Equidistante casi por un igual el reino de Hauaii de los Estados-Unidos y de nuestras Filipinas, no sabemos ver el porqué nuestra bandera no ha de ondear en los puertos hauayanos y hemos de tolerar que los Estados-Unidos en primer término, y la Inglaterra, la Alemania y la Francia en segundo, se enseñoreen de aquel comercio con grave perjuicio de nuestros intereses mercantiles, políticos y sociales. Un servicio mensual de vapores entre Manila y Honolulu con escala en las Marianas, podría dar excelentes resultados, y las mercancías que de aquel país extrajéramos pudieran perfectamente sufrir trasbordo en Manila y llegar directamente á los puertos de la Península sin necesidad de ir á Inglaterra con el solo y exclusivo objeto de encarecer su precio. Este servicio lo exige, no sólo nuestro comercio, si que también la honra y el orgullo nacional; y cuando vemos que llegan á Barcelona procedentes de San Francisco de California buques cargados de trigo, no ha de ser aventurado suponer que pudiera dar buenos resultados un servicio de vapores regular y fijo entre San Francisco y Manila con escala en Honolulu y las Marianas; que mientras no sea un hecho la apertura del canal de Panamá, el camino más corto para desde aquellos países venir á Europa ha de ser el estrecho de Malaca y el canal de Suez, y por consiguiente, nosotros hemos de tener siempre sobre los ingleses la ventaja de la baratura del flete.

Mas por desgracia nuestra, el comercio español, y sentimos confesarlo, no está todavía á la altura de su misión; no ha podido aún dejar de proveerse en los grandes mercados ingleses ó franceses, y al observarlo tímido y miedoso dedicarse á sus mezquinas operaciones, se nos antoja joven imberbe criado siempre al calor de maternales caricias, y sin aliento ni empuje para lanzarse por sí solo á la realización de grandes empresas.

Queremos con idolatría á nuestra patria, la situación geográfica de nuestro país nos ayuda. Ayer la apertura del canal de Suez nos acercó á nuestras posesiones oceánicas; mañana,

el canal de Panamá nos acercará á las Américas españolas; y francamente, al ver el desarrollo del ajeno comercio, al ver el crecimiento de la industria ajena sentimos ¡á qué negarlo! envidia y vergüenza; envidia porque nos hemos quedado atrás en la vertiginosa marcha del humano progreso; vergüenza, porque en mejor situación y en mejores condiciones que las demás naciones, permitimos que todas, en provecho propio, exploten países cuya amistad deberíamos nosotros haber cultivado.

Y España no debe perder de vista que los Estados-Unidos buscan influir directa é indirectamente en el porvenir del reino de Hauaii; que varias veces por la vía diplomática han intentado la anexión del archipiélago; y que á nosotros, por consiguiente, no puede convenirnos en manera alguna que las naciones europeas ó americanas ensanchen sus dominios en la Oceanía, antes al contrario, nuestro interés está en que Hauaii sea independiente, que de este reino cercano á Filipinas nada hemos de temer, como también pudiera convenirnos que la Australia se sustrajera al yugo inglés que la aprisiona.

Otra razón comercial existe para que fijemos nuestra atención en este reino.

Las relaciones mercantiles entre los Estados-Unidos y el Japón crecen y se desarrollan cada día más (1); pronto se hará sentir la necesidad de tender un cable entre San Francisco y Yokohama, y necesariamente algun puerto hauayano servirá de punto de apoyo, encadenándose así aquel archipiélago con lazo hermosísimo á la joven América. Por otra parte, abierto el canal de Panamá, todos los buques americanos y aun muchos ingleses que se dirigen al Japón y á la China cruzarán aquel canal; pero como quiera que la travesía es larga, necesitarán puerto en donde aprovisionarse y éste será sin duda un puerto hauayano. De todo lo dicho resultará que los pabellones norte-americano é inglés se pasearán triunfantes

(1) La Compañía *China merchants steam navigation Company* trata de establecer, si no lo ha hecho ya, un servicio entre Cantón y San Francisco con escala en Honolulu.



por la Oceanía, llevarán á tan hermoso reino con la continuada visita de sus buques el influjo cuando menos de sus usos y costumbres, que tanto contribuyen á modificar el carácter de los pueblos, y España, la nación descubridora, la nación que tan valiosos intereses tiene en aquellas regiones, quedará poco menos que eclipsada por el carácter mercantil y emprendedor de la raza anglo-sajona.

Mas dejémonos por ahora de consideraciones, y pues hemos dicho lo suficiente para que el comercio español tienda una mirada indagadora sobre tan hermoso país, pasemos á estampar cifras, que ellas han de demostrarnos lo que tantas veces hemos dicho en el curso de nuestro trabajo, esto es, la creciente importancia del archipiélago hauayano.

El presupuesto general del Estado era en el año 1875 de:

Ingresos, 1.008.191 dollars contra 919.357 dollars de gastos. Su deuda pública era de 450.000 dollars.

Para formarse una idea aproximada del sorprendente progreso de esta nación, bastará recordar que su presupuesto general en 1865, es decir, diez años antes, era de 540.000 dollars como ingresos, por 500.000 dollars de gastos; de manera que en el trascurso de diez años tuvo este país necesidad de duplicar sus gastos duplicando á la par sus ingresos, sin perjudicar ni resentir con ello las fuerzas productivas del país, como va á demostrarlo el siguiente estado:

	Exportacion.	Importacion.
	Dollars.	*Dollars.*
1851	300.000	
1863	740.000	
1872	1.607.000	1.595.000
1873	2.128.000	1.349.000
1874	1.839.000	1.310.000
1875	2.090.000	1.682.000
1876	2.241.000	1.558.000
1877	2.676 000	2.428.000
1878	3.548.000	3.046.000

El presupuesto general del Estado, ejercicio de 1877 á 1878, dividido por capítulos, era el siguiente (1):

INGRESOS.	*Dollars.*
Aduanas	361.372
Multas	61.057
Contribuciones indirectas	85.807
Contribuciones directas	331.162
Sellos, timbres, etc	225.115
Empréstitos	87.200
TOTAL	1.151.713

GASTOS.	
Carta civil	90.025
Parlamento	22.080
Justicia	71.743
Ministerio de Estado, Presidencia y Guerra	86.678
Hacienda	255.387
Ministerio de la Gobernación y Fomento	370.220
Policía	95.862
Instrucción pública	71.721
Gastos imprevistos	46.756
TOTAL	1.110.472

Deuda pública en 1878—444.800 dollars.

Del estudio del anterior presupuesto se desprende que el Ministerio de la Gobernación (correos y telégrafos) y el de Fomento absorben por sí solos la tercera parte del presupuesto general de gastos de la nación; que á instrucción pública solamente se destina más cantidad que á Guerra y Estado separadamente; que la justicia y la instrucción están á igual altura, como si los hauayanos comprendieran que sin

(1) El presupuesto presentado á las Cortes en 1864 era de

Ingresos	2.700.000	francos.
Gastos	2.500.000	»

Cerró con un *superavit* de 500.000 francos.

fomentar ésta ó descuidando aquella jamás Estado alguno labró su prosperidad. La cantidad destinada á policía, sobre dar una idea de la organización interior de aquel pueblo, prueba la previsión de un Gobierno: precisa mucha vigilancia en un país que, iniciada la inmigración, cada día alberga nuevos extranjeros y que en algunas localidades estos sobrepujan en número á los indígenas.

Datos aún más recientes sobre el estado de la Hacienda de este país, sacados del *Diario oficial* de Honolulu, nos han de permitir otras consideraciones.

INGRESOS.

	Cuenta 1880.	Presupuesto 1882.
	Dollars.	*Dollars.*
Aduanas (1).....................	582.846	548.400
Accise...........................	122.946	98.950
Impuestos........................	465.252	414.000
Multas, derechos................	190.265	122.850
Ventas del Gobierno.............	318.527	257.000
Fondo de préstamos.............	23.900	
En caja en 1.° de Abril de 1882...		338.880

Este presupuesto de ingresos honra al ministro de Hacienda hauayano, pues á primera vista se nota que elevándose la deuda pública en 1878 á 444.800 dollars, tenía en caja en 1.° de Abril de 1882 la cantidad de 338.880 dollars, es decir, más de las tres cuartas partes de aquella. Nótase además que á pesar del natural aumento de la renta de Aduanas, el Ministerio, por previsión digna de tenerse en cuenta, no solo no consigna en el presupuesto de 1882 la cantidad recaudada en 1880, sino que la rebaja en más de 40.000 dollars; que disminuye notablemente las contribuciones y las rentas del Gobierno, y que reduce en cantidad no despreciable los eventuales ingresos de multas y derechos.

¿Qué nación europea ha formado su presupuesto teniendo

(1) La recaudación de la Aduana de Honolulu fué de 600.000 francos en 1853.

en caja aproximadamente la quinta parte de los ingresos? Preciso es convenir en que esos pueblos jóvenes dan á veces lecciones á las naciones viejas.

Pasemos al presupuesto de

GASTOS.

	Cuenta 1880.	Presupuesto 1882.
	Dollars.	*Dollars.*
Carta civil	80.575	123.600
Cámaras, Consejo privado	16.523	20.300
Justicia	79.667	96.587
Guerra y Negocios extranjeros	104.823	133.100
Interior y Fomento	656.810	1.233.920
Hacienda	260.057	333.279
Policía y Ministerio público	123.664	166.200
Gastos imprevistos	93.973	
Instrucción pública	79.605	89.020

Cierto que el anterior presupuesto general se cierra con un déficit de 415.926 dollars, pero hay que tener en cuenta, á más de las observaciones hechas al hablar del presupuesto de ingresos, que la lista civil se ha aumentado de 40.000 dollars por exigirlo así el lustre de la casa real; que han sufrido igualmente aumento los presupuestos parciales de todos los Ministerios, y que finalmente el Ministerio del Interior y Fomento ha duplicado su presupuesto, presupuesto que ya hemos visto elevábase en 1878 á 370.220 dollars y ahora absorbe más de la mitad de los ingresos, pues él por sí solo puede consumir 1.233.920 dollars, esto es, algo más de la mitad del presupuesto general de gastos.

Puede observarse también que mientras Guerra y Negocios extranjeros tienen asignados para ambos 113.100 dollars, esto es, 66.560 dollars cada centro ministerial, Justicia tiene señalados 96.587 y 89.020 Instrucción pública.

Sigue á Interior y Fomento, en importancia en los gastos, el Ministerio de Hacienda, y se comprende y explica por el numeroso personal que sus operaciones de contabilidad re-

claman; y si como corolario de este presupuesto general del reino de Hauaii se recuerda que en 1875 su deuda ascendía á 450.000 dollars y que en 1882 solo era de 338.900, tendrá que convenirse en que la Hacienda de aquel país está muy por encima de las Haciendas europeas, y que el estado general de aquel reino es próspero y floreciente, que nada retrata tan bien como el presupuesto el estado político y social de un pueblo.

Y si del anterior estudio pasamos á fijarnos en el tráfico mercantil de este archipiélago, nuestra sorpresa subirá de punto al poder observar palpablemente el crecimiento de este pueblo alzado en medio de los mares y separado de los continentes, como si temiera que su contacto material pudiera perjudicarle, ó como si quisiera tener los mares á su alrededor para que le sirvieran de espejo y poder contemplar uno y otro día en sus transparentes cristales el desarrollo de su juvenil belleza.

Conforme vimos en la sección geográfica, los artículos que más prosperidad han alcanzado en este archipiélago son el arroz, azúcar, café, sebo, lana, pieles de buey y de cabra.

Para apreciar debidamente el desarrollo de la agricultura de este país, venero principal y exclusivo de su riqueza, bastará que aceptemos las cifras de dos años diferentes que demuestran palpablemente el crecimiento de su comercio de exportación:

	1874.	1878.
	Libras.	*Libras.*
Azúcar	24.566,611	38.431,000
Arroz	1.188,000	5.553,000
Café	75,000	128,000
Sebo	126,000	240,000
Lana	400,000	523,000
Pieles de buey y de cabra	94.575,000	89.834,000

No pueden ser más patentes los adelantos de la agricultura, pues si bien en la exportación de pieles nótase una diferencia en menos de 4.741.000 libras, en cambio en los demás artículos el aumento es notable.

Según el *Diario oficial de Hauaii* el valor de las exportaciones elevóse en 1879 á 3.781.718 dollars (1). Los principales artículos fueron (2):

Azúcar (3)............	49.020,972	libras.
Melaza (4)............	87,475	galones.
Café..................	74,275	libras.
Sal...................	50	toneladas.
Bananas...............	12,369	
Pieles de cabra.......	24,900	
Pieles de buey........	24,885	
Arroz (5).............	4.831,628	libras.
Lana..................	464,308	

En vista de estos datos podemos preguntar: ¿cabe mayor

(1) Esta cantidad se descompone así:

Productos hauayanos..............................	17.937.518,85	francos.
Reexportación de mercancías extranjeras..........	581.071,15	»
Provisiones á los buques.........................	390.000,00	»

(2) La suma total de las exportaciones fué durante el año 1866 de 10 millones de francos.

(3) Exportado á los Estados-Unidos en

1879..........	46.119,036	libras.
1880..........	63.927,550	»

(4) La producción de este artículo va disminuyendo á medida que se van perfeccionando las máquinas empleadas en la elaboración del azúcar, de manera que esa disminución representa un verdadero beneficio para los cosecheros de azúcar.

El siguiente estado demostrará la sensible disminución de la melaza:

	AZÚCAR.	MELAZA.
	Libras.	*Galones.*
1872................	16.995,402	192,105
1873................	23.129,101	146,459
1874................	24.566,611	90,060
1875................	25.080,182	93,722
1876................	26.072,429	139,073
1877................	25.575,965	151,462
1878................	38.431,458	93,136
1879................	49.020,972	87,475

(5) Esta cantidad se descompone:

Arroz descascarado.............	4.792.813	libras.
Arroz con cáscara..............	38.815	»

adelanto? Y téngase en cuenta que en 1860 la exportación de azúcar fué de 600.000 libras y que cinco años después en 1865 alcanzaba ya la entonces enorme cifra de 15 millones de libras, elevándose, como acabamos de ver, en 1879, esto es, catorce años después, á 49.020,972 libras (1).

El café hauayano es de excelente calidad y goza de buena fama: durante el año económico 1878-79 se exportaron unos 180.000 kilos, casi todos con destino á puertos ingleses ó alemanes.

El valor total de las importaciones en 1879 se elevó á 3.742.978 dollars, de manera que la balanza mercantil es favorable al archipiélago (2). En aquella cantidad figuran los

Estados-Unidos	por	2.224,266	dollars.
Inglaterra	por	841,945	»
Alemania	por	190,743	»
Francia	por	33,854	»

y los demás países por el resto, debiendo hacer presente que estos demás países son la China, Australia, Nueva-Zelandia y Colombia inglesa. Inútil es decir que nuestros productos son desconocidos, toda vez que la bandera española hace ya muchos años que no navega por los mares de la Polinesia.

Marina. Según Maltebrun en 1850 fondearon en el puerto de Honolulu 469 buques; en 1851, 446; en 1852, 235, y 194 en 1853. La decadencia, pues, de su tráfico era manifiesta, y ya porque así lo notaran los hauayanos, ya porque el desarrollo dado á la agricultura lo hiciera necesario, es lo cierto que Honolulu se ha ido reponiendo como van á demostrarlo los siguientes guarismos, pues si bien son inferiores en valor numérico, son superiores en tonelaje é importancia, ya que la casi totalidad de los buques que Maltebrun menciona estaban dedicados á la pesca de la ballena. Digamos antes que la ma-

(1) En 1884 Hauaii envió á San Francisco de California 63.927.550 libras de azúcar.

(2) Los principales artículos importados son cerveza, cidra, vinos, aguardientes, tabaco, ganadería, porcelanas, cristales, muebles, especies, joyería, mercería y tejidos de algodón, hilo, lana y seda.

rina hauayana se compone de 14 buques correos de alto bordo, 60 goletas y 6 vapores costeros al servicio del cabotaje entre las islas.

En 1875 entraron en el puerto de Honolulu 132 buques con 92.110 toneladas; de ellos 74 americanos, 35 ingleses y 16 hauayanos: 43 de estos buques eran balleneros.

Los datos más recientes y más exactos que tenemos sobre el movimiento general del puerto de Honolulu se refieren á los años 1878 y 1879. Vamos á publicarlos á fin de poder deducir alguna enseñanza.

	1878.		1879.	
	Buques.	Tonelaje.	Buques.	Tonelaje.
Entrada................	216	158.543	251	151.576
Salida..................	197	156.934	241	150.910

La nacionalidad de los 251 era la siguiente:

177	americanos	con	99.102	toneladas.
28	ingleses	»	37.363	»
22	hauayanos	»	5.750	»
8	alemanes	»	6.136	»
3	franceses	»	981	»
2	bolivianos	»	955	»
1	chino	»	849	»
10	islas oceánicas	»	440	»

Los 241 buques salidos se dividían por nacionalidades como sigue:

176	americanos	con	100.616	toneladas.
26	ingleses	»	36.478	»
16	hauayanos	»	6.051	»
7	alemanes	»	4.740	»
3	franceses	»	981	»
2	bolivianos	»	755	»
1	chino	»	849	»
10	islas oceánicas	»	440	»

La procedencia de los 251 buques llegados era la siguiente:

			TONELADAS.
De los Estados-Unidos, puertos del Pacífico.......	166	con	79.127
De los Estados-Unidos, puertos del Atlántico......	5	»	2.945
De los Estados-Unidos de Colombia...............	3	»	2.013
De Alemania..................................	2	»	1.211
De Inglaterra................................	10	»	8.428
De Australia y Nueva-Zelandia..................	19	»	37.286
De las islas de Guano.........................	6	»	3.919
De Méjico....................................	1	»	328
De China.....................................	11	»	7.614
De las islas del Pacífico......................	25	»	2.947
De alta mar con averías.......................	1	»	3.452
De Madera....................................	1	»	1.263
Del Japón....................................	1	»	1.043

6 buques de guerra entraron en el puerto de Honolulu durante el año 1879, de ellos 3 americanos, 1 inglés, 1 ruso y 1 alemán.

Durante el citado año 1880 solo entraron en el puerto de Honolulu 4 barcas de la flota ballenera.

Honolulu, pues, ha dejado de ser el puerto pescador para ser el punto de embarque de los productos de un país que comienza á ser agricultor (1).

(1) El movimiento de pasajeros es considerable. Puede calcularse en 100 personas las que diariamente entran y salen de Honolulu.

El siguiente estado demuestra el movimienio de población en 1879:

	BLANCOS Y POLINESIOS.		CHINOS.	
	Procedencia.	Destino.	Procedencia.	Destino.
San Francisco..................	2731	839	1554	73
Islas del Pacífico..............	554	23		
Madera........................	420			
Australia y Nueva-Zelandia...	81	63	2	
Oregón........................	48	29	30	1
Europa........................	13			
Victoria.......................	3	4		
Puertos del Atlántico..........	1			
China y Japón.................		123	2226	263
	3851	1081	3812	337

TOTAL.....	Pasajeros llegados........	7663
	Pasajeros salidos.........	1418
	Excedente llegada....	6245

Lo primero que salta á la vista del estadista al observar el movimiento del primer puerto del archipiélago hauayano es la total carencia del pabellón español.

Mientras Inglaterra figura en las entradas con 27 buques, Alemania con 8 y la Francia con 3, España, la nación descubridora, la nación que después de los Estados-Unidos es la que está más cerca de Hauaii, no tuvo una sola nave ni mercante ni de guerra para visitar el país de Juan Gaitán, al pueblo que no habla español sin duda para avergonzarnos á la faz del mundo, y que con solo un siglo de existencia política y social se ha colocado al nivel de las naciones más cultas de la vetusta Europa.

Por desgracia, nuestra política, atrayendo todas las miradas, atesorando todas las inteligencias, recompensando con excesiva liberalidad servicios á veces imaginarios, enerva nuestra potencia y consume nuestras fuerzas; y al ver hoy abatido nuestro pabellón mercante, al recordar las glorias mercantiles de catalanes y aragoneses, casi nos parece mentira que la nación que supo completar el Universo, que logró arrancar á los mares el secreto de las Américas, sea la misma que hace tantos años observa cruzada de brazos el progreso del ajeno comercio, y mira con indiferencia que pueblos que debieran ser españoles, ó cuando menos hablar nuestro idioma y consumir nuestros productos, aprendan sólo por el mapa geográfico que aquí en el confín de la vieja Europa, se agita una nación antaño tan afanosa del universal progreso que facilitó al *visionario* Colón medios con que completar la admirable obra del Supremo Hacedor.

Vergüenza nos causa en verdad nuestra apatía; y cuando vemos nuestros almacenes llenos de mercancías, cuando llega á nuestros oídos que por falta de trabajo ha tenido que cerrar sus puertas tal ó cual fábrica, aquella vergüenza truécase en dolor, dolor tanto más agudo en cuanto el remedio lo tenemos en la mano y no sabemos aplicarlo. Estudie quien deba el estado de los mercados extranjeros; búsquese en la estadística mercantil el conocimiento de las ajenas necesidades; en una palabra, hagamos comercio y nuestra patria ocupará en el

concierto europeo el puesto que de derecho le corresponde, el puesto que indudablemente para ella soñaron los inmortales confeccionadores del *Consulado del Mar.*»

No creo conveniente ni necesario añadir una sola palabra á lo copiado. Lo dicho basta para que se comprenda la importancia de aquel reino y la necesidad en que todos estamos de contribuir á la ilustración geográfica del pueblo; de llamar la atención del comercio y de la marina sobre nacionalidades poco menos que ignoradas, y de pedir uno y otro día al Gobierno la necesaria protección á fin de que pueda desarrollarse el tráfico español. Las ciencias dan importancia á un país, no lo niego; las bellas artes logran que Atenas y Roma sobrevivan á los cataclismos sociales y se hagan imperecederas. Pero no lo dudéis, Tiro y Babilonia, Venecia y Marsella, Barcelona y Amberes, más que á las artes, debieron y deben su importancia al comercio y á la navegación.

Por ello es que, los que respiramos la atmósfera mercantil de Cataluña; los que vagamos por aquellas playas mudos testigos de las glorias marítimas de catalanes y aragoneses, al felicitar á la Sociedad Geográfica por su nunca bastante ponderada idea, la pedimos que sin condenar la teoría—que eso fuera un absurdo—acepte y patrocine las ideas de carácter práctico, y esas ideas han de basarse sobre la industria, la agricultura, el comercio y la navegación.

No olvidemos lo que decía el eminente Richelieu: «Fomentar la marina es asegurar la paz de los pueblos.»

R. Monner Sans.

Madrid 12 Noviembre 1883.

III.

DICTAMEN DE DON JOAQUÍN COSTA

SOBRE EL TEMA

ESTADO DE LA MARINA ESPAÑOLA Y MEDIOS DE FOMENTARLA.

Marina mercante.—Crisis por que atraviesa la Marina mercante española.—Medios de fomentarla.—Medidas generales.—Medidas especiales: hipoteca marítima: mejora de los puertos: política arancelaria expansiva: admisión temporal: colonización: régimen civil de los puertos: protección en el exterior.

Marina de guerra.—La armada como base de una política verdaderamente nacional.—Material flotante que necesita la Marina española.—De dónde han de salir los recursos.—Buques y arsenales.—Unificación de Cuerpos y reducción de personal.—Instrucción naval.—Ministro civil.

Para que una colonia florezca, tiene que estar en comunicación constante con la madre patria, de cuya tutela depende y á cuyo calor ha de desarrollarse. Lógrase esto por medio del correo oficial, de los cables submarinos, de la marina de guerra, y muy principalmente, de la marina mercante. Las colonias constituyen una de tantas condiciones favorables al progreso de la marina; pero la marina constituye una condición esencial para la existencia de las colonias. Marina lánguida, colonización inútil, cuando no imposible. Por esto, desde el momento en que se suscitaba el problema de la exteriorización colonial de nuestra patria, había que principiar por someter á escrupuloso examen uno de sus más vitales factores: el estado presente de la marina y los medios de fomentarla. Tal es la razón del tema sobre que versa el presente informe, que se

sirvió encomendarme la comisión organizadora del Congreso español de Geografía colonial y mercantil.

Crisis por que atraviesa la marina mercante española (1).

El progreso general del país en todos los órdenes de la actividad humana; el impulso considerable que han recibido las vías interiores de comunicación, carreteras y ferrocarriles; el mejoramiento de los puertos comerciales y del alumbrado marítimo; las reformas arancelarias y los tratados de comercio, que han acrecentado el consumo interior, base del tráfico, y con el consumo la producción; el desarrollo de la industria minera; la trasformación de la agricultura con el cultivo arbustivo y arbóreo; la supresión del derecho diferencial de bandera; el despertamiento, siquiera incipiente, del crédito; el relativo desahogo de la Hacienda pública y la proscripción de los empréstitos, han debido comunicar por necesidad su impulso creador á la marina mercante, contener la decadencia que denunciaban las estadísticas anteriores á 1868, é iniciar un movimiento de progreso en relación con el que iba realizando el país en los demás ramos de la producción. Ese progreso muchos lo afirman, pero muchos también lo niegan. ¿Por qué? ¿Cómo ha podido sustraerse la marina á la ley de unidad y de solidaridad que gobierna la vida de las colectividades, lo mismo que la vida de los individuos, en tal extremo que, mientras todo caminaba hacia adelante, solo ella perdiese camino? Y si no ha existido en la marina mercante esa derogación que se imputa á leyes objetivas y eternas, ¿qué género de progreso es el suyo tan escondido, que sus órganos más inmediatos hayan podido ponerlo en tela de juicio con hechos, con números y con razonamientos?

La explicación es obvia. Es que ese progreso no ha venido

(1) **Para facilitar la comprensión de este dictamen, se han expresado los cálculos por números redondos, prescindiendo de fracciones.**



por vía solo de evolución, sino de revolución además; es que al mismo tiempo que se operaba aquella trasformación lenta en las condiciones sociales y económicas del país, con influjo paulatino en el desenvolvimiento de la marina mercante, se operaba en el seno de esta, é independientemente de aquellas condiciones, otra trasformación de carácter técnico, casi repentina, introduciendo la confusión entre los armadores, constructores y navieros: á los buques de pequeña capacidad, sustituía el gran tonelaje; á los cascos de roble, los de hierro; á la vela, la hélice; á la fuerza impulsiva del viento, la fuerza impulsiva del vapor. Dos marinas se han encontrado frente á frente: una, vieja, que muere, y otra, nueva, que surge de entre sus ruinas. Y, como en todo crepúsculo, como en toda transición repentina, hay confusión y crisis, convulsiones de agonía, dolores de alumbramiento, intereses creados que se defienden heróicamente contra el nuevo orden, clases enteras sorprendidas en su reposo y turbadas en sus medios de subsistencia; capitales medrosos, desacostumbrados de la lucha, teniendo que aventurarse por nuevos rumbos; tradiciones y rutinas heridas de improviso, lanzando imprecaciones y gritos de socorro, y desesperados mentís á la ley del progreso. Dos trasformaciones complicadas en una: este es el hecho; pero, como sucede tan á menudo, se ha imputado á la inocente los vicios de la culpada. Una suma compuesta de dos sumandos complejos, con signo positivo el uno y con signo negativo el otro, mayor este que aquel en la unidad, mayor aquel que este en la potencia: hé aquí otro hecho; solo que por un efecto de espejismo intelectual, á que daba más realce la pasión de ánimo, se ha identificado el conjunto con uno solo de sus factores, el negativo; se ha hecho abstracción del otro, y se han visto las cosas al revés.

Hace diez años poseía la marina mercante española 2.675 buques mayores de 50 toneladas; hoy solo cuenta 2.064 (1). Esta desproporción se hace cada vez mayor, porque cada año

(1) Se trata de buques mayores de 50 toneladas: menores, existen en España 39.620 de vela, con 191.486 toneladas, y 91 de vapor con 2.254 toneladas.



desaparece mayor número de buques del que se crea, según persúade el siguiente estado del último quinquenio:

AÑOS.	Buques de vela.	Vapores.
1878	2.010	330
1879	1.938	320
1880	1 889	347
1881	1.806	354
1882	1.670	394

Además, estos nuevos buques suelen ser de hierro y se traen del extranjero, con lo cual han quedado casi del todo paralizados los trabajos en los numerosos astilleros que poblaban nuestras costas, y de donde salían las embarcaciones de madera que ahora se van arruinando. Esto significa tripulaciones á cientos sin empleo, haciendo coro con las maestranzas sin jornal; los antiguos capitanes, pilotos, contramaestres y marineros, encallados en los puertos con los cascos de sus viejos bergantines de vela; millares de familias sin pan; honrados trabajadores que sufren y maldicen las reformas de la ley y las de la ciencia, que los han herido á ellos con las mismas armas que han servido de palanca á la marina para levantarse de su postración, como maldijeron en otro tiempo los tejedores el telar mecánico y apedrearon á su inventor.

Porque no puede negarse, á menos de cerrar los ojos á la luz, que la marina mercante española ha progresado y sigue progresando. La disminución de buques no significa decadencia de la marina: significa que el instrumento de trasporte se ha hecho más poderoso; cada buque de vapor que se construye, es una como concentración de varios buques de vela que desaparecen; mientras el velero hace un viaje, el vapor hace tres: además, el segundo suele ser más capaz, y por consiguiente, lleva más carga en cada viaje: por esto, una tonelada de arqueo en aquel no representa más que una tonelada de

tráfico, al paso que una tonelada de arqueo en este representa de tráfico cuatro ó cinco veces más: se ha calculado que un vapor, con un capitán, 2 oficiales y 20 marineros, trasporta al año lo que 10 bergantines con 10 capitanes, 20 oficiales y 80 hombres. No se atienda, pues, al número de buques inscritos, sino al tonelaje que arquean y á la carga que trasportan, y entonces se reconocerá que nos hallamos en pleno período de adelanto. En 1868, los buques de nuestra marina eran los más pequeños del mundo: desde entonces ha aumentado su cabida y su potencia en un 400 por 100. Los buques eran casi todos de vela; en marina de vapor, formábamos á la cola de todas las naciones marítimas: hoy ocupamos el cuarto lugar, y tal vez el tercero. Considerando la cuestión en absoluto, por el número de vapores mercantes y su porte, somos en el comercio del mundo la cuarta potencia naval, no teniendo delante sino á Inglaterra, los Estados-Unidos y Francia. Pero considerándola en relación al número de habitantes, somos la tercera, aventajamos á Francia, pues no llega (en buques de vapor mayores de 50 toneladas) á nueve de estas por cada 1.000 habitantes, al paso que España pasa de 18. En 1868 contábamos por junto 100 buques de vapor con porte de unas 20.000 toneladas: doce años después, en 1880, había triplicado el número de vapores y decuplicado el tonelaje: en los dos años siguientes, crecieron al cuádruplo los buques, y al quindécuplo su total arqueo; y en los meses que van trascurridos del año corriente, ha continuado ese mismo movimiento de progresión, representado ya por más de 34.000 toneladas de aumento (1). Nuestra marina mercante acrecienta sus buques de vapor en una progresión más rápida que la inglesa misma, la cual crece á razón de un 10 por 100 cada año. Y si miramos el conjunto de las dos marinas, advertimos que en 1869 sumaban

(1) Según los datos de la Dirección de Hidrografía, el alta y baja de la marina de vapor en lo que va del año 1883, es el siguiente: alta, 41 buques con 50.368,55 toneladas; baja, 31 con 16.070,04. Las bajas han sido causadas: 8 por naufragio, 2 por desguace, 3 por venta al extranjero, 1 por resultar menor de 50 toneladas, 17 á consecuencia de haberse revisado la matrícula. La marina de vela ha tenido 52 altas (7.199 toneladas) y 184 bajas (31.812 toneladas).

los buques de vela 430.000 toneladas *de arqueo*, y los de vapor 62.000, ó sea, en total, un equivalente de 678.000 toneladas *de tráfico;* y que trece años después, en 1882, teníamos 286.000 toneladas de arqueo en vela y 307.000 en vapor, ó sea, por junto 1.514.000 toneladas de tráfico, y, por consiguiente, que la marina española podía trasportar un 227 por 100 más de carga que en aquella fecha. Y si venimos ahora á la carga trasportada, hallaremos, comparando la marina española de hoy con la marina española anterior á las reformas, que en 1868 trasportaba ½ millón de toneladas, y que hoy trasporta 1 ½ (año 1882); y, comparando la bandera española con la extranjera, que aquella importa y exporta mercancías por valor de 536 millones de pesetas, poco menos que la extranjera, la cual figura solo con 580 millones (año 1881); y fijándonos en la importación, que la española, con 316 millones, aventaja á la extranjera, con 240. Con razón, pues, decía poco há el *Commercio de Portugal*, ilustrado periódico de Lisboa, lamentando el estado agonizante de la marina mercante portuguesa: «A marinha do commercio hespanhola deixou de ser inscripta em ultimo logar desde que foi reorganisada, passando en pouco tempo a contar em triplo o numero de seus navios. A portugueza, menos feliz, desappareceu de todo do quadro estatistico do commercio maritimo!»

Todavía, á pesar de esto, se insiste en que la marina española ha decaído. En apoyo de esta opinión, se aducen fundamentalmente dos hechos: 1.° Es verdad, se dice, que los trasportes en bandera española, representan un valor casi igual al de los trasportes en bandera extranjera, pero á la Marina no tanto le interesa el valor de sus cargamentos cuanto el número de toneladas que estos pesan; y en tal respecto, nuestra decadencia es visible, pues de los 7 millones de toneladas á que asciende nuestro comercio exterior marítimo, seis han sido cargadas y descargadas por pabellón extranjero, y solo una por español. 2.° También es verdad que las importaciones en bandera española han crecido desde 1868, pero no es á la progresión absoluta á lo que hay que atender, sino á la relación entre el comercio general de España y la industria del

trasporte marítimo; y en este supuesto, el retroceso es innegable, toda vez que en el aumento de 500 por 100 que ha experimentado nuestro comercio exterior, la bandera española solo ha participado por un 100 por 100, cuando la extranjera ha ganado un 400; y si en 1869 correspondía á la primera el 48 por 100 del total, ha ido retrogradando desde entonces, hasta quedar reducido en 1881 al 16 por 100, resultando con esto que el trasporte marítimo ha caído casi entero en manos de extranjeros.

Este último hecho es exacto: el error está en la consecuencia. España es una casa de mucho fondo: detrás de la línea de ciudades marítimas, hay muchas líneas de ciudades interiores: á cada kilómetro lineal de costa, corresponden 238 kilómetros superficiales de campos, minas, selvas, fábricas, talleres, comercios, ferrocarriles, etc.: había, pues, más capitales en tierra que en el mar. Llegó un instante en que todos esos elementos recibieron un impulso común, y entrando simultáneamente en movimiento, era imposible que las industrias marítimas, con los capitales que podía dedicar á ellas la población del litoral, hicieran tan grandes adelantos como las industrias terrestres, ejercidas por la gran masa del país. Así, desde 1868 á 1882, la importación ha experimentado un aumento de 260 por 100 en el carbón y en el cok; de 509 por 100 en los hierros, aceros, y herramientas; de 265, en el algodón en rama; 179, en los tejidos de algodón; 474, en la lana en rama; 179 en los tejidos de lana; 515, en el papel; 245, en los cueros y pieles; 283, en las maderas y duelas; 793, en los ganados; 823, la maquinaria; 1.973, las embarcaciones, etc., etc.;—y la exportación, el 345 por 100, los vinos; 173, el esparto en rama; 152, los ganados; 160, las frutas secas; 377, las frutas verdes; 118, las lanas; 319, los metales, 2.114, los minerales; 235, la sal, etc. La necesidad de trasportar mercancías tenía, pues, que aumentar más rápidamente que los medios para satisfacerla; por ley de lógica, imponíase el desequilibrio entre la oferta y el pedido, tanto mayor, cuanto más tiempo durasen los efectos del impulso inicial recibido en común; y si en 1869 había trasportado la bandera nacional el 48 por 100 del peso de mercancías

de nuestro comercio exterior, progresando la marina en igual proporcion *absoluta* que las demás industrias, pero no más, era natural que en 1870 descendiera la proporcion *relativa* del trasporte al 34 por 100, y en 1876 al 28, y en 1878 al 24, y en 1881 al 16. Parece que pierde terreno, que retrocede, y no pasa de ser una ilusión óptica: la diligencia arrastrada por un tiro que galopa, parece que, en vez de adelantar, retrocede, si se mira desde un tren á gran velocidad, porque cada vez es mayor la distancia que la separa, pero no es porque la diligencia se aparte de él cada vez más, sino porque el tren se aparta cada vez más de ella. En 1868 sorprendieron las reformas á la industria del trasporte marítimo en esta situación: medio millon de toneladas en bandera española y uno y tercio en bandera extranjera; la situación en 1882 es esta otra: uno y medio la primera y siete y medio la segunda. No podía ser de otra manera, y ha sido una fortuna para nosotros que otras naciones hayan tenido marina sobrante para ayudar á la nuestra en la obra de regeneración económica en que estamos empeñados, como han ayudado con otro género de elementos á la construcción de las vías férreas, al desarrollo de la explotación minera, á la exportación en grande de nuestros caldos, etc.

He de confesar que no está dicho todo con esto: las cosas no suelen pasar con esa sencillez: los factores que las determinan son muy complejos; obran, además, influjos inconexos que falsean la ley de su produccion. Ya hemos visto cómo la evolución natural de la marina vino á complicarse con la trasformación súbita del instrumento buque: añadamos la fuerza avasalladora de la tradición y de la costumbre, á la cual, entre otras causas, se debe esa especie de división de trabajo por razón de mercancías entre el pabellón extranjero y el nacional, que es de desear desaparezca pronto. Los marinos españoles trasportan, principalmente, aquellos géneros que, como los granos, la harina, el azúcar, el café, el cacao, el jabón, los tejidos, la seda, el algodón, las frutas, el ganado, etc., concentran un gran valor en poco peso ó en poco volumen; al paso que los navieros extranjeros se dedican, sobre todo, al tras-

porte de mercancías de gran volumen y poco valor, como los minerales, las maderas toscas, carbón de piedra, cok, esparto, etc. Resulta de aquí que valiendo lo que carga y descarga la bandera extranjera en España poco más que lo que carga y descarga la bandera nacional, lo primero pesa seis millones de toneladas, y lo segundo solo un millon ó poco más. El valor medio de las mercancías importadas en naves españolas (año 1881) es de 646 pesetas tonelada, y paga 76 pesetas por el impuesto de aduanas; la tonelada de mercaderías importadas en naves extranjeras vale solo 144 pesetas, y paga 20 por derechos de arancel. Esto no ès de ahora; forma tradición en nuestra marina, y no puede asegurarse que esté próximo un cambio en ese respecto; en 1853 importó la bandera nacional el 4 ½ por 100 del carbón extranjero consumido en España é introducido por vía marítima; en 1881, el 7 ½. Y cuenta que ese solo artículo figura en nuestra estadística de 1882 por más de un millón de toneladas, tantas casi como suman la importación y la exportación de toda clase de géneros en bandera española. El resultado de esto es bien fácil de adivinar: los buques españoles tardan más en encontrar carga que los extranjeros, porque el café y la seda abundan menos que el esparto y el hierro; hacen, por consiguiente, menos viajes, cargan menos el buque con relación á su total cabida; gastan más por tonelada de arqueo, y aun cuando el flete sea más subido, difícilmente compensa el superior coste de tripulación, impuestos, interés del capital del buque, etc. Enlázase con esto, en parte (no en absoluto, pues la causa es complejísima, alcanzando, verbi gracia, no poco de la culpa á la legislación arancelaria) otro problema, que debe preocupar seriamente á nuestros marinos: el problema de los viajes redondos. Los navieros ingleses combinan operaciones dobles con tal fortuna, que, por ejemplo, alijan carbón en la Península y cargan sal ó hierro ó frutas ó caldos: los buques de Suecia descargan madera ó bacalao y toman para el retorno minerales. Desgraciadamente, esto no reza con nuestra marina. De los dos viajes de ida y vuelta, casi siempre pierden el uno los navieros españoles: no hay sino ver el gran número de buques que salen en lastre de la

Península: de Filipinas á España y de Cuba á los Estados Unidos, la regla es que lleven la bodega cargada de arena ó piedra, que en vez de producir, cuesta dinero. Así, el flete de ida tiene que cubrir los gastos de la ida, los de la vuelta y los del lastre: en tales condiciones es difícil sostener la competencia con la marina extranjera, aun contentándose con una ganancia mínima.

Estos dos hechos tienen una expresión numérica en la relación existente entre el arqueo y la carga. El movimiento marítimo en España estuvo representado en 1881 (números redondos) por unos 10.000 buques españoles con carga, que cubicaban 4 millones de toneladas de arqueo y trasportaron 1 millón de toneladas de mercancías; y unos 14.000 buques extranjeros con 7 ½ millones de toneladas de arqueo, que cargaron 6 millones de toneladas de géneros. Lo cual significa que de los nuestros, la cuarta parte del buque va con carga y vacías las otras tres, y que en los extraños sucede exactamente al revés. Antes de la trasformación, nuestros marinos cargaban la mitad. Y hay que explicar este retroceso, porque á no considerar más que las cifras en abstracto, resultaría que la oferta de trasporte hecha por la marina española supera á la demanda, y que la intervención de la marina extranjera implica impotencia y languidez por parte de aquella.

El tonelaje de nuestro comercio exterior marítimo ha crecido en catorce años desde 1 ½ millones en 1868 á casi 9 millones en 1882. Pero este aumento no ha sido uniforme: ha recaído sobre unos artículos más que sobre otros, y aunque en el mar no hay caminos forzados como en la tierra, los hombres los trazan intelectualmente y se habitúan á una derrota fija y á una mercancía determinada con preferencia á cualesquiera otras, y en ellas perseveran, á despecho de crisis y de dificultades, mientras una imposibilidad absoluta no se presenta. Ahora bien; la trasformación casi repentina que ha sufrido el buque, haciéndose más rápido y más capaz, ha debido desorientar á los navieros, que no estaban preparados, y trastornar todos sus cálculos; era difícil, con efecto, acertar de buenas á primeras con la relación en que debían estar la ca-

bida y el costo del buque, el número de viajes que podían hacer, el peso y el volumen de la mercancía que tenían costumbre de trasportar, con las condiciones de los mercados que frecuentaban ó que surtían. Tal vez, en la duda, se han decidido por las grandes cabidas, prefiriendo pecar por carta de más, á lo cual, por otra parte, ha debido contribuir el establecimiento del derecho de descarga, que se devenga por el número de toneladas de peso que se trasportan en sustitución de los antiguos derechos de navegación que se pagaban por el número de toneladas de registro. Hay que adaptar el buque al mercado; que el mercado al buque no puede ser. Pero esa adaptación que, por punto general, es difícil en todo tiempo, es imposible en períodos de transición, en que los mercados tradicionales se pierden, algunos nuevos se crean y los demás se trasforman, y en que las condiciones del buque se alteran y no se tiene de ellas suficiente experiencia. No sería de extrañar que se hubiese padecido en el mar el mismo error que se ha padecido y se sigue padeciendo en tierra. A nuestra vista se está produciendo un fenómeno digno por todo extremo de llamar la atención. Hasta hace poco, nuestros capitalistas invertían sus fondos, casi exclusivamente, en negociaciones con el Tesoro público, que les ofrecía un interés más alto, aunque menos seguro, que toda otra especulación. El estado de relativo desahogo de la Hacienda disminuyó aquel interés, y coincidiendo esto con un movimiento de iniciativa en los capitalistas, indujo á estos á retirar de los fondos públicos una parte de sus capitales y emplearlos en la industria más sencilla, más segura, más descansada y más accesible á todas las inteligencias, la construcción de casas en las ciudades, natural transición á la edificación de fábricas y granjas. Pero al proceder á la realización de este pensamiento, han invertido los términos del problema, han sido víctimas de un espejismo; han creído que las habitaciones lujosas y de precio para las clases acomodadas rentarían más que las modestas y baratas para las clases menesterosas, y en tal equivocada creencia, se han dado á levantar casas monumentales y barrios opulentos, estrechando cada vez más á las familias pobres en

sus infectas zahurdas de los suburbios, provocando una crisis dolorosa de que son víctimas todas las clases de la población, y no logrando á la postre obtener de sus capitales así colocados, sino la mitad del interés que pudieran haber producido. Tal se me antoja que ha sucedido también en la construcción naval. El interés individual es muy avizor, pero también á las veces padece alucinaciones, que son verdaderas enfermedades contagiosas. Acaso los navieros han construido demasiado en abstracto, atendiendo exclusivamente al instrumento de trasporte y nada á la relación en que ese instrumento había de estar con las condiciones del mercado á que se proponían concurrir ó del comercio que se proponían ejercer, y han excedido la justa medida, engendrando esa desproporción entre el arqueo y la carga que tanto llama la atención. Porque si no habían de extender sus carreras más allá de los depósitos europeos, ni abrir sus bodegas á otros géneros que los coloniales, con vapores de una mitad ó de un tercio de cabida tenían bastante; y si, por el contrario, construían vapores de gran capacidad, había que desertar los caminos trillados y aventurarse por nuevos mares, frecuentar los puertos del mar Rojo, de la China, del Japón, del África austral, de los Estados-Unidos, de la América del Sur, reclamando de los poderes públicos el libre acceso de las costas que continuaban para ellos en entredicho, y democratizar su tráfico admitiendo á flete el carbón de piedra, el cok, la calamina, la fosforita, el mineral de cobre, la mena de hierro, el plomo, la sal, el esparto, el abacá, las melazas, el arroz bruto, las semillas de algodón, etc., exigiendo del Gobierno la libre entrada en la Península de aquellos productos elaborables que la tienen cerrada por nuestro absurdo régimen aduanero. Luego, había una multitud de pequeños mercados circumpeninsulares poco frecuentados, y de industrias marítimas todavía vírgenes, con las cuales debió ponerse en relación el material de la nueva marina, cosa tanto más hacedera, cuanto que en España, y muy particularmente en Vizcaya y en Cataluña, es caso común hallarse fusionada la industria mercantil con la del trasporte, no navegando los buques á flete, sino

por cuenta propia, con un capital impuesto por el naviero, y tal vez algunos accionistas, el cual se entrega en especie, frutos ó manufacturas, al capitán, para que, como corredor, lo administre y negocie con él, y siendo en tal concepto la nave una factoría ambulante. Me explicaré con ejemplos.

De Suecia y Noruega, de Dinamarca, de Francia, de Inglaterra y de Portugal, importamos cada año (sin contar las cuantiosas cifras del consumo de Cuba y Puerto-Rico) 41.000 toneladas de bacalao y pez palo con un valor aproximado de 71 millones de reales (año 1882), y solo 2.600 toneladas de pescado fresco con un valor de millón y medio (año 1881). Pues bien: poniendo en explotación las pesquerías canarias que España posee como quien dice á las puertas de su casa, podrían ocuparse algunos centenares de buques de 40 á 50 toneladas en la recolección, y muchísimos otros en el trasporte, cuyo monopolio ejercerían en España, como comercio de cabotaje, desenvolviendo en gran escala el consumo del pescado, así fresco como salado, ofreciéndolo de mejor calidad y un 50 por 100 más barato que el extranjero, prestando un servicio eminentísimo á la población española, doliente de anemia por la carestía de los alimentos, y abasteciendo abundantemente, y con gran provecho suyo, los mercados de Portugal, Italia, Francia, Senegal y Argelia. Ya que los vascongados no supieron buscar en ese mar de Berbería una compensación á la pérdida de Terranova, los catalanes, andaluces y levantinos debieron haberla buscado ahora á la pérdida de otras carreras por las cuales suspiran todavía, pero que no volverán más. Lejos de eso, han preferido construir grandes embarcaciones para que hicieran oficio de pequeñas en las carreras y trasportes consuetudinarios, dejando en punible abandono dichas pesquerías y creándonos el peligro de que un día nos sorprenda la noticia de que las han tomado en usufructo por propia autoridad, como bienes nullius é inocupados, los ingleses, los franceses ó los americanos, cansados de sufrir las nieblas y las borrascas de Terranova.—En el Rif, al abrigo de nuestros cañones de Melilla, á la vista de nuestras costas, ha principiado á desarrollarse un comercio de importación y ex-

portación, que hoy representa 11 ó 12 millones de reales, pero que puede tomar y pudiera haber tomado ya á estas horas proporciones infinitamente mayores. Pues bien; ese comercio, que tan indicado estaba para los navieros españoles, redunda casi exclusivamente en beneficio de los franceses, que dedican algunos vapores á él; siendo tal el desvío y el apartamiento de los nuestros, que en un año han entrado en la bahía de Melilla, procedentes de la Península, 264 toneladas de mercancías tan solo, con 8.500 duros de valor, sin que haya salido un solo céntimo de retorno con destino á nuestro país.—En Ceuta, en Tánger, en Larache, en Rabat, en Casablanca, en Mazagan, en Safí y Mogador, enfrente de nuestras costas, en comunicación con los heliógrafos de Tarifa y Algeciras, entran y salen anualmente mercancías por un total de 200.000 á 300.000 toneladas y 200 millones de reales. Pues bien: ese comercio, en que hasta la vela nacional podía competir con el vapor extranjero, está casi entero en manos de ingleses y franceses; los españoles figuran en él por toda participación con un 1 por 100 á lo sumo (2.000 toneladas, y aun parte de él en bandera extranjera), cuando debieran haberlo acaparado hace mucho tiempo por las facilidades que presentaban la vecindad del país y la naturaleza misma de los géneros importados (tejidos de algodón, azúcar) y exportados (cereales, lana, pieles). En Mazagan hay tres casas mallorquinas, dos de las cuales son comerciantes y navieras á la vez, y no temen la competencia del extranjero. Se trata de un mercado que está más cerca de España que España misma (desde Tánger á Sevilla ó á Barcelona hay menos distancia que desde Santander), y esta condición constituía para nuestros navieros un monopolio natural. Con razón dice el Sr. Jiménez, en carta desde Tánger: «Se me asegura por personas muy conocedoras del asunto, en el cual llevan dilatada experiencia, que una compañía de vapores españoles entre Marsella, Barcelona, Valencia, Málaga, Giblraltar, Tánger, demás puertos de la costa marroquí y Canarias, derrotaría infaliblemente á la compañía Paquet, que con la inglesa de Mersey ejerce el monopolio del comercio en la costa marroquí.» Ahora principia á pensarse en esto; pero es

una desgracia que no se haya pensado antes. El Mogreb está tan lejos de nosotros, mercantilmente hablando, como la China: debieron recalar á sus puertos 600 ó 1.000 buques españoles, y entraron 60 en todo un año. Así, el apego exagerado de nuestros navieros á lo tradicional, la falta de flexibilidad para plegarse á las exigencias de los tiempos, la anestesia, nunca bastante llorada, de su antiguo genio mercantil, que provocó el Estado con irritantes y absurdos privilegios, han esterilizado para nosotros el tratado de comercio de 1861, y, lo que es peor, han destruido hasta en su raíz la obra de Uad-Rás.

Pudiera acumular ejemplos sobre ejemplos: Palermo, Génova, Liorna, Trieste, á dos pasos de Cataluña, y sin embargo unidos á Barcelona por vapores extranjeros, que les llevan productos españoles, sin que muevan á nuestros navieros las continuas excitaciones de los respectivos cónsules,—suministrarían á mi tesis argumentos no menos decisivos que los anteriores, traídos de las costas de África; pero con ellos basta, sin necesidad de más esforzarlos.

Resulta, en conclusión, de lo que precede que la marina ha atravesado una crisis gravísima, efecto de una doble causa: la trasformación radical del buque, que ha obligado á los navieros á renovar su material flotante, dedicando á esa atención cuantiosos capitales, y la abolición de los privilegios con que el Estado les aseguraba fletes á cubierto de toda competencia. Los armadores de otros países tenían efectuada ya esa trasformación cuando todavía perseveraban los nuestros en sus antiguas embarcaciones: la supresión del derecho diferencial de bandera vino en buen hora á despertarlos con ruda sacudida, llamándolos á la vida del progreso y haciéndolos hombres de su siglo. Por esto tuvo que ser la crisis más angustiosa de lo que hubiera sido sin aquella fatal é inevitable coincidencia.

Por fortuna, esa crisis la tienen ya dominada nuestros navieros, y no hay peligro de que retoñe ó se reproduzca. Todavía, sin embargo, aunque vencida en su raíz, siguen obrando algunos de sus efectos, y es obligación de los poderes públicos adoptar cuantas medidas sean conducentes á facilitar la tran-

sición y apresurarla, é imprimir á esta industria un impulso vigoroso que la haga adelantar desde hoy en progresión geométrica, á ser posible, y no aritmética como hasta aquí. Lo que puede ser nuestra aspiración inmediata en este respecto, hélo aquí condensado en una fórmula, sin exagerar cifras; *un movimiento comercial marítimo de* 15 *millones de toneladas; participación de la bandera española en él por un* 33 *por* 100, *cuando menos*. Para lograr estos fines, no necesitamos pedir protecciones artificiales, sino justicia. Nada de memoriales implorando gracia; demanda ordinaria, ejercitando la acción de pedir lo suyo. Nada de derecho diferencial de bandera, que ya no resiste á la crítica de la razón ni á la prueba de los hechos; nada de recargo á las procedencias indirectas, que sería escupir al cielo, envolviendo al gran cabotaje nacional en una segunda crisis, no bien vencida la primera; nada de primas á la navegación ni á la construcción, que el contribuyente no podría pagar sin que se agravasen dolencias seculares en cuya convalecencia acaba de entrar á duras penas. La asistencia del Estado debe revestir formas diferentes, relegando esas al panteón de las instituciones muertas. Ya queda anunciada la parte que, á mi entender, deben tomar los navieros mismos en la obra de la regeneración de la marina mercante. Vengamos ahora á la del Estado.

Medidas generales de fomento.

Por la relación existente entre el fin jurídico y los demás fines de la vida, desempeña el Estado funciones tutelares y reguladoras, de carácter general y forma negativa, unas, con que contribuye al mantenimiento de la paz interior, á la garantía de la libertad personal y á la realización del bien común; de carácter particular, otras, con que favorece positivamente el desarrollo de determinados órdenes de finalidad, la viabilidad, el comercio, la agricultura, la educación, etc., ninguna de las cuales afecta de un modo directo á la marina, pero que la alcanzan por vía de influjo mediato, y que consti-

tuyen, por lo mismo, otros tantos medios indirectos de fomentarla. No ha estado, seguramente, en el ánimo de la Comisión organizadora someter á debate tal género de medidas, y no debe pararse en ellas el ponente que suscribe. Unicamente de pasada apuntará las principales, para memoria.

Por lo pronto, la multiplicación de las vías interiores de comunicación y la rebaja y unificación de las tarifas de ferrocarriles, se traduce en un aumento inmediato de fletes para la marina. Facilitan el trasporte de productos y primeras materias nacionales hacia el exterior, y de primeras materias y productos extranjeros hacia el interior. Hace posible el consumo de maderas del país, más baratas que las importadas de países remotos, en la construcción naval. Equilibra las condiciones de lucha entre los trasportes internacionales marítimos y los terrestres, atrayendo hacia la costa una parte del tráfico que se hace por las fronteras de tierra, librando v. g., á los puertos de Santander y Bilbao, de la competencia artificial que les hacen los puertos de Burdeos y de Lisboa.

El fomento de los riegos influye sobre la marina de dos modos, principalmente. Aminoran la proporción de cosechas perdidas, crecen los rendimientos, aumenta el bienestar de la población, multiplícase la población misma, y por lo tanto, el consumo y el tráfico internacional. Se trasforma el cultivo cereal en cultivo pratense y arbóreo, y como consecuencia, la producción de frutas y de carne para la exportación, tan importante ya en la actualidad, pero llamada á un desarrollo diez ó doce veces mayor para el día en que una política *hidráulica*, verdaderamente nacional, haya emancipado de la sequía á nuestros labradores. La siguiente cifra podrá dar idea de lo que digo. Exporta España frutas secas y frescas (naranjas, manzanas, almendras, avellanas, uvas, pasas, etc.), por valor de 235 millones de reales (año 1882). Los Estados-Unidos cosechan y preparan en inmensos secaderos industriales, frutas (manzanas, melocotones, peras, etc.) por valor de 3.200 millones de reales, cifra igual á la mitad del valor del trigo producido en toda la Unión.

La reducción, siquiera gradual, de los tributos, en un país

donde están todos tan subidos, constituye una de las medidas más eficaces y de más inmediata virtud para fomentar las industrias agrícolas, fabriles y manufactureras, y como consecuencia, el trasporte, que es el común denominador de todas ellas, y con ellas decae ó se levanta. Por lo demás, la marina comparte con las restantes industrias la triste condición á que se halla sujeto aquí el trabajo en sus relaciones con el fisco, y purga con ellas las culpas de la mala administración de más de un siglo. Pero aparte la cantidad, en que la marina no se halla más ni menos castigada que los otros ramos de producción, padece en mayor grado que ellos por lo que respecta á la forma: me refiero á la extraña diversidad de pagos, que recuerda el sistema tributario de pasadas centurias. Más que rebajar la suma total de impuestos que pesan sobre ella, urge unificarlos, refundir los sumandos, obedeciendo al impulso iniciado en 1868; suprimir algunos, á todas luces injustos; reformar radicalmente los aranceles consulares; declarar libre el practicaje; reducir el tipo de adeudo en las aduanas por introducción de buques extranjeros; establecer los beneficios que se otorgaron á la marina mercante al suprimirse el derecho diferencial de bandera, como medio de facilitar la transición, etc.

No influye menos eficazmente el desarrollo de la educación popular, y muy particularmente, el de la técnica, mediante la generalización de las escuelas de artes y oficios, en cuanto por ellas se enriquece el caudal del sentido común y de la cultura general primaria, con una suma de conocimientos científicos y de aplicaciones elementales que preparan la inteligencia del pueblo á recibir en buques, academias ó astilleros la instrucción especial que requiere el ejercicio de las industrias marítimas. Esta propedéutica será tanto más necesaria, cuanto más se perfeccione el material y más difícil se haga su manejo. Si todavía no la echamos de menos, es porque las reformas nos han sorprendido con un mal más inmediato: el atraso é imperfección de la que podría llamarse Facultad naval. Carecemos de maestranza para la construcción de buques de hierro; adquiridos los vapores en el extranjero,

carecemos de maquinistas idóneos para servirlos; sobran pilotos de título para todos los mares, pero su educación es anticuada y peca de insuficiente y de especulativa. Es urgentísimo reformar los programas de las escuelas de náutica, ampliar algunas de sus enseñanzas (v. g. geografía y lenguas), dar á otras carácter menos teórico, más de aplicación (física, mecánica del vapor, meteorología): hay que adicionar algunas, como la de legislación marítima y aún la de comercio, más necesaria que en otros países en el nuestro, donde buque y cargamento suelen constituir una sola propiedad, juntándose en el capitán de la nave el doble carácter de segunda mano que comercia y tercera que trasporta; hay que exigir á los alumnos mayor número de viajes, así en vapores como en veleros, antes de admitirlos á examen para título; hay que combinar la asistencia al aula con la estancia en los grandes talleres de la industria, y enviar todos los años á los establecimientos más acreditados de construcción naval del extranjero, principalmente de Inglaterra, ingenieros y maestros, á fin de formar un plantel de directores de fábrica á la altura de las necesidades de la época.

Dejando en este punto la enumeración de los medios de carácter general que pueden ponerse en juego para fomentar la marina mercante, pasaremos á los especiales, clasificándolos con relación á los distintos momentos que cabe distinguir en la vida de la marina: 1.° Constitución del material flotante; 2.° Constitución del material fijo; 3.° Funcionamiento del material flotante; 4.° Funcionamiento del material fijo; 5.° Protección en el exterior. Lo primero suscita la cuestión de la hipoteca marítima, abanderamiento de buques construidos en el extranjero, etc. Lo segundo, el aumento y mejora de puertos, muelles, faros, etc. Lo tercero, el fomento de los fletes, autorizando el comercio de tránsito y colonizando nuevos territorios; la libertad sin limitación de las industrias marítimas, y, por tanto, la remoción de todo género de trabas en punto á dotación de buques; el establecimiento de depósitos flotantes de carbón, etc. Lo cuarto, la desmilitarización del régimen de los puertos; la codificación de las leyes y reglamentos de

marina; la simplificación de las Ordenanzas de aduanas etc. Lo quinto, la creación ó reconstitución de la marina de guerra.

De todos estos problemas, me detendré en los que tengo por más esenciales ó de más urgente resolución.

Medidas especiales de fomento.

1.—Hipoteca marítima.

Quéjanse los navieros de que, llegado el momento de la trasformación del material naval, los capitalistas españoles no han acudido en su auxilio, como acudieron á los suyos los capitalistas extranjeros, y que habiendo tenido que sostenerse con sólo los recursos de que disponian las industrias marítimas, no han podido desenvolverse lo necesario para competir con los extranjeros, que tuvieron crédito en abundancia á un interés muy módico. El hecho es cierto, pero la acusación injusta: no estaba España tan sobrada de capitales que de repente, en un mismo día, pudiera acudir á la regeneración de su marina mercante, y á la construcción de sus vías férreas y carreteras, y al afianzamiento del régimen parlamentario, sosteniendo costosísimas guerras civiles, y á la trasformación de la maquinaria de sus fábricas, y á la sustitución de sus cultivos, y al desarrollo de la explotación minera. En todo ha sido preciso debutar con capitales extranjeros, y no había de eximirse de esta necesidad la marina mercante. El mal está en que el legislador ha hecho mucho por ahuyentarlos y nada para atraerlos.

La escasez y la carestía de capitales que padece nuestra marina, nace, principalmente, ó al menos, en buena parte, de la falta de un regimen hipotecario que descanse sobre la garantía real de las naves. La legislación de 1861, considerándolas como muebles, no hizo mérito de ellas, y cuando se intentó inscribirlas en prenda de un préstamo á la gruesa, la Dirección general del Registro de la propiedad ha establecido jurisprudencia declarando que, según el espíritu de la ley, tales

bienes no son inscribibles. Al suprimir el derecho diferencial de bandera se derogó al artículo 592 del Código de Comercio, consagrando en principio la facultad de hipotecar los buques en el decreto ley de 22 de Noviembre de 1868; pero en los quince años que han trascurrido desde aquella fecha, nuestros partidos políticos, regidos por oradores más que por estadístas, no han tenido tiempo para desarrollar y reglamentar una institución cuya brillante historia parece imposible que no haya fijado la atención del país antes de ahora, y cuya hoja de servicios da la medida de lo que puede aguardar de ella la marina española.

En Inglaterra se halla en vigor desde 1854, y es opinión general que ha contribuído en primer término á elevar la marina inglesa al grado de asombrosa prosperidad que hoy alcanza con sus 40.000 y pico buques de vela y de vapor, que representan un capital flotante de 25.000.000.000 de reales. Hace pocos años se calculaba que más de la cuarta parte de los buques ingleses estaban hipotecados á la seguridad de un crédito: calcúlese, por aquí, la inmensidad de recursos que los armadores han debido encontrar por medio del «mortgage». Prusia la introdujo en el Código de comercio de 1861; Italia en el Código naval de 1865, habiendo sido la medida tan eficaz, que en cinco años aumentó su total arqueo la marina en 300.000 toneladas, desde 815.000 á 1.123.000. Cuando en 1873, la Asamblea nacional francesa, alarmada al ver el estacionamiento de la marina mercante, la cual se iba quedando detrás de la alemana y de la italiana, nombró una comisión que estudiase las medidas que debían adoptarse para poner remedio á aquel estado de cosas, dicha comisión, despues de maduro estudio, vino á proponer el establecimiento de la hipoteca marítima, la creación de un Banco de crédito naval y la pronta terminación de las obras de los puertos. La hipoteca marítima se halla ya instituida en Francia desde 1874, como en Suecia, como en Dinamarca, como en los Estados-Unidos, etc.

Los navieros españoles han representado al Gobierno muy recientemente, solicitando, entre otras cosas, que se legisle el

crédito marítimo sobre hipoteca de las naves. El Congreso de Geografía Mercantil debe apoyar tan justa demanda. Lo que se ha hecho por las industrias terrestres, debe hacerse por las industrias marítimas. La marina posee en material flotante un capital de 1.000.000.000 de reales, y es, cuando menos, una injusticia, además de una gran torpeza fiscal, el negar á los navieros los medios legales de utilizar tan excelente base constitutiva para procurarse crédito; y que mientras el labrador y el fabricante pueden hipotecar sus tierras y sus fábricas, y el comerciante warrantar sus mercaderías, y el banquero dar en prenda su cartera, pignorar los valores de Bolsa, las acciones y obligaciones de ferrocarriles, etc., sólo el naviero se halle desamparado por la ley, privado de levantar su industria con tan poderosa palanca como es el crédito. Urge sobremanera establecer el Registro de la propiedad naval, donde se inscriban los títulos justificativos del dominio, las compras-ventas, hipotecas, embargos, apoderamientos, etc, huyendo del sistema complicado y formulario vigente en el actual Registro de la propiedad terrestre, inspirándose en la ley inglesa *Merchant shipping act* de 1854, y sobre todo, hasta donde sea posible, en los principios que informan la *registration of title* de la propiedad inmueble en Australia.

2.—Mejora de los puertos.

Hay costas más comerciales y menos comerciales. Para que una nación sea marítima, mercantilmente hablando, no basta que su territorio tenga contacto material con un Océano; es preciso que sus costas sean rasgadas, que se abran en ellas esos senos abrigados, de naturaleza mixta, donde las tierras avanzan en el mar y el mar penetra en la tierra, y el carro y la locomotora salen al encuentro del buque, y el buque va al encuentro de la locomotora, trasformándose el trasporte marítimo en terrestre, y viceversa, y haciéndose continuación el uno del otro. De esos senos, los hay que son obra exclusiva de la naturaleza, rías, ensenadas, radas, abras, etc.; otros los abre el hombre á fuerza de draga y de barrenos. Pues bien;

España, que no ha sido de las regiones más favorecidas por la naturaleza, ha sido de las menos favorecidas por el arte. Cuéntanse en la Península 126 fondeaderos ó puertos naturales, 30 puertos artificiales terminados y 27 en construcción, con más seis de refugio. Es bien poco para un perímetro marítimo tan extenso como el de España: contando los que están en construcción, salimos escasamente á razón de un puerto y dos fondeaderos por cada 33 kilómetros de costa. Urge, pues, emprender la construcción de los 36 puertos que hay en proyecto, para que nuestras naves tengan más sitios donde abrigarse y donde ponerse en comunicación con tierra.

Todavía, sin embargo, hay algo más urgente que construir nuevos puertos, y es ampliar la capacidad y mejorar las condiciones comerciales de los existentes. España se halla adelantada en punto á alumbrado marítimo, y no es mucho lo que en este capítulo tendrá que corregir ó aumentar; pero sus puertos no responden ya, ni con mucho, á la importancia que va cobrando el tráfico internacional. Son pobres en muelles y cargaderos, en aparatos de carga y descarga, en aljibes para la aguada, en depósitos flotantes para el repuesto de carbón, tinglados, etc.; son muy pocos los que tienen varaderos y diques para las reparaciones; carecen los más de almacenes con franquicia temporal de derechos para las mercancías; solo uno se halla dotado de luz eléctrica para facilitar la entrada y salida de buques durante la noche; y el material flotante de limpia es insuficiente para las necesidades ordinarias del dragado y demás.

La falta de muelles y de grúas de vapor para la carga y descarga rápida de las mercancías obliga á los buques á permanecer semanas, acaso meses, en el puerto aguardando turno, ó á trasbordar el cargamento á botes y barcazas, lo cual, además de restringir directamente el tráfico disminuyendo el número de viajes, recarga los géneros trasportados con gastos de trasbordos, demoras y estadías. Ese recargo, añadido al no despreciable que supone la paralización impuesta por nuestra defectuosísima legislación cuarentenaria, coloca á los navieros españoles en condiciones muy desventa-

josas para competir en fletes con los navieros de otros países. Desgraciadamente, este género de obras se desarrolla con demasiada lentitud: desde 1873 á 1881, apenas si se ha construído un kilómetro de muelle por año. Ni podía ser otra cosa, dado el presupuesto: en diez años, desde 1872 á 1882, se ha gastado en los puertos de la Península é islas adyacentes á razón de 9 millones de reales anuales por todos conceptos, reparación, conservación y construcciones nuevas, no habiendo correspondido á estas últimas, con inclusión de la limpia, sino 2 millones de los 9. Hay que reforzar, pues, el presupuesto de Fomento, activar la construcción de muelles en proyecto, y suplir mientras tanto su falta, en lo posible, por medio de pontones.

No es menos urgente proveer los puertos de esos indispensables auxiliares de la navegación que se llaman diques y varaderos, donde se verifican las reparaciones y carenas de los buques y limpieza de fondos. La falta de ellos es punto menos que absoluta en España, principalmente para buques de hierro. Con esto, los más se van á carenar en el extranjero, perdiendo en viajes de ida y vuelta caudales que á la larga son de consideración, y desigualándose una vez más las armas con que luchan los navieros extranjeros y los nacionales.

He dicho que hay que reforzar la partida del presupuesto nacional destinada á obras de puertos, pero no debe limitarse á esta sola recomendación el Congreso: es indispensable, además, consagrar en la ley de puertos el principio de completa descentralización. Ya que el Gobierno central no dedique á obras marítimas las grandes sumas que son necesarias, al menos no impida que lo hagan las diputaciones, los ayuntamientos y las Juntas de puertos, dictando medidas imprudentes, como la supresión de ciertos impuestos de navegación. Se ha iniciado ya un movimiento en este sentido, y, lejos de ahogarlo en sus comienzos, el Gobierno lo debe estimular. Tal ayuntamiento, como los de Elanchove y de Laredo, han gastado 40.000 y 75.000 duros respectivamente en ensanchar y mejorar sus puertos sin subvención alguna del Estado ni de la provincia; tal diputación, como la de Guipúzcoa, ha invertido 56 mi-

llones de reales en obras de puertos, como el de Pasajes; tal Junta de Puerto, como la de Barcelona, tiene en circulación obligaciones por 64 millones. Pero todavía esto es una parte mínima de lo que hay que hacer: esa misma diputación y esa misma Junta necesitan gastar dos tantos más; ese mismo movimiento tiene que propagarse á las demás provincias; y para esto es preciso dejar á las corporaciones locales la facultad de determinar los impuestos, ó los recargos, ó los arbitrios que estimen convenientes con destino á las obras de ensanche y mejora de sus puertos, en la seguridad de que, por propio interés, se guardarán de extremar á tal punto los tipos de esa tributación, que ahuyenten de sus puertos el tráfico mismo que tratan de atraer y servir.

3.—Política arancelaria expansiva.

Las reformas de los aranceles de aduanas en sentido liberal, abaratan los artículos extranjeros, desarrollan las importaciones, activan la producción nacional, y, como efecto, y al propio tiempo como condición, robustecen y acrecientan el comercio de exportación, y encuentra la marina fletes abundantes tanto á la ida como al retorno. Así, se ha visto á los navieros y consignatarios instar la celebración de tratados de comercio con diversas naciones, y reclamar el establecimiento del cabotaje entre las Antillas españolas y su metrópoli, no solo para los buques, sino también para los cargamentos, reduciendo gradualmente, hasta desaparecer del todo, los derechos arancelarios que pesan sobre el café de Puerto-Rico y sobre el aguardiente y azúcar de Cuba, á fin de no tener que retornar en lastre ó á media carga.

Esas reformas y esos tratados son la llave maestra con que nuestro Gobierno puede abrir á la bandera nacional las puertas de medio continente: los Estados-Unidos del Norte de América, cerrados indirectamente á nuestros buques en concepto de represalia. Por favorecer á unos cuantos industriales peninsulares, se prohibió el acceso de las harinas americanas á los mercados de Cuba; y los Estados-Unidos, pagando en la

misma moneda, recargaron con un 10 por 100 *ad valorem* las procedencias de Cuba en bandera española. Con esto, los buques de nuestro país que van á recoger carga á los puertos de la América del Norte, en vez de llevar 25.000 toneladas de azúcar y 16.000 de abacá, llevan lastre de piedra y arena, contraflete gravosísimo, para el cual no existe compensación.

Nuestros gobernantes deben imponerse como norma de conducta no provocar represalias, ni castigar á nadie con ellas; pues en última instancia, siempre viene á ser víctima de tan absurdas medidas la marina propia. Respeto á los intereses ajenos, para que los demás respeten los nuestros, y nunca proceder por primeras impresiones ni por cálculo precipitado, sino con gran mesura y prudencia, antes de poner las manos en los aranceles de aduanas ó en los de consumos con ánimo de recargarlos; el menor retroceso hacia el sistema prohibitivo, siembra la alarma y la confusión entre los navieros, y paraliza corrientes de vida que se habían iniciado bajo la garantía de un estado de cosas, cuyo cambio nadie reclamaba ni podía nadie prever. De más estaría la recomendación, supuesto que el Congreso la haga, si á nuestra administración enseñara algo la experiencia; que la tenemos bien dolorosa en sucesos recientes. Recordemos á Venezuela; recordemos á Cuba.

Espontáneamente, sin extrañas protecciones ni fomento oficial, el comercio de vinos con la República venezolana se había desarrollado en proporciones considerables: se habían creado marcas especiales acomodadas al gusto de aquel país, y estaban ya muy acreditadas; los armadores habían construído buques con quilla plana, á propósito para franquear la barra de Maracaibo. Al reformar los aranceles nuestro Gobierno en 1877, tuvo la mala inspiración de recargar de un modo indirecto los cacaos de Venezuela respecto de los de Guayaquil, y el Gobierno de Venezuela, en represalia, recargó los vinos de España con relación á los de Burdeos, pero en una proporción tal, que equivalía á prohibir su entrada en absoluto. Con esto, las casas de comercio de Cataluña, Alicante y Andalucía que se dedicaban á ese tráfico, y los navieros que habían comprometido capitales cuantiosísimos, se vieron sor-

prendidos repentinamente con esa interrupción violenta é inesperada de las relaciones comerciales, ya entonces prósperas, con Venezuela, cabalmente fundadas en la importación de cacao y exportación de vino. La marina perdió esa carrera, con que se iba reponiendo de la pérdida de otras anteriores. Luego, tan fácil y pronto como había estado el Gobierno para hacer el mal, se mostró remiso y lento en remediarlo. Cuatro años después, en 1881, se celebró un tratado restableciendo las relaciones mercantiles entre las dos potencias; ese tratado debía regir desde 1.° de Abril de aquel año, y en esta previsión, el comercio de la Península hizo con anterioridad grandes remesas de caldos y otros artículos á Venezuela; desgraciadamente, el abandono característico de nuestro Ministerio de Estado dilató más de lo debido la terminación de las negociaciones ó la firma y publicación del tratado, y las mercancías que habían llegado á Venezuela no pudieron disfrutar las ventajas de los aranceles convenidos; y otra vez resultaron perjudicados los comerciantes y navieros, y otra vez se desanimó el tráfico que, con tan buenos auspicios, volvía á recobrar su movimiento.

Algo semejante ha sucedido hace pocos meses en el mercado de Cuba. Una de las principales fuentes de tráfico que proporcionaba fletes á nuestros navieros, era la exportación de caldos á Cuba: cada año llevaban á aquella Antilla 100.000 pipas de vino común, con un valor de 70 millones de reales. A su entrada en la isla, devengaba la Hacienda por derechos de consumo 11 reales por pipa solamente, con lo cual resultaba el artículo bastante barato para que pudieran usarlo aun las clases menos acomodadas. De pronto, sin que nada justificara tal medida, la ley de presupuestos de Cuba eleva aquel derecho á 280 reales, y se esparce la alarma en los centros barceloneses, porque el vino, con tal recargo, se hace artículo de lujo, accesible solo á las clases ricas, y, por tanto, ha de reducirse á menos de la mitad la exportación, trastornándose con esto los cálculos y las previsiones que los navieros y negociantes fundaban en la persistencia de ese tráfico y en su paulatino aumento, y recibiendo un nuevo golpe sobre el que ya

había recibido con el aplazamiento indefinido de la cuestión arrocera nuestro comercio con las Antillas, y de rechazo nuestro comercio con los Estados ibero-americanos, hoy todavía apoyado en aquel. No es mucho, pues, que los navieros hayan reproducido las representaciones que en 1881 elevaron al Gobierno con motivo del tratado de Venezuela, condenación la más explícita de esa política neumática que en vez de sumar resta, que en vez de atraer repele, y que parece gozarse en ir esterilizando cuantos gérmenes de prosperidad consigue sembrar por el mundo, á costa de increibles esfuerzos, la renaciente marina nacional.

Todavía ofrece otra ventaja la política que recomiendo, y es que exterioriza los productos de la industria nacional, obligando á los fabricantes á abrirse mercados fuera del propio territorio. Decía el cónsul de España en Túnez, en su Memoria de 1879: «Empiezo esta breve reseña echando de menos, como en la Memoria del año anterior, la presencia de nuestros buques en estos puertos, y la falta absoluta de relaciones mercantiles con España, sin que hayan ocurrido nuevas circunstancias que corrijan mis apreciaciones acerca de las causas de este constante alejamiento nuestro, que, como lo explicaba entonces, he de explicarlo ahora por la hipótesis de que nuestra producción no alcanza todavía proporciones tales que sea indispensable buscar nuevos mercados para ella, ó bien que faltan el propósito ó los medios de buscarlos, etc.» ¡Naturalmente! ¿Para qué irían á buscar mercado en Túnez ni en otra parte alguna, en beneficio propio y de la marina mercante, si una legislación inicua vincula en ellos el mercado de la Península con grave daño de diez y seis millones de españoles?

4.—Admisión temporal.

No basta abrir las costas y fronteras de la nación para los productos extranjeros que han de consumirse en el interior, y las costas y fronteras de los demás países para los productos nacionales que pueden necesitar ellos: con esto solo, el trasporte marítimo se mueve por necesidad en un círculo rela-

tivamente muy limitado, y no lo veríamos adquirir nunca las proporciones que España, por su situación y por su riqueza, tiene derecho á esperar. Es preciso, no diré fomentar—esto sería pedir demasiado á nuestros Gobiernos—sencillamente permitir el comercio de tránsito, autorizado ya en toda Europa menos en España. Es el comercio que proporciona mayor tonelaje de carga á la marina mercante, á tal punto, que hay puertos, como el de Marsella, que de los cinco millones de toneladas que representa su comercio internacional, debe los cuatro á la reexportación, y países, como Inglaterra, que los 11 millones de toneladas de productos que recibe de la India, son en su mayor parte comercio de tránsito.

Reviste éste dos formas distintas, según se limite á tener en depósito la mercancía, ó se extienda á elaborarla: su base común es la franquicia de derechos de aduanas mientras el producto no sea consumido en el interior. Los *depósitos comerciales* tienen por objeto almacenar productos importados que no han de sufrir ninguna trasformación (café, cacao, aceite, azúcar refinado, especias, etc.), con destino á ser reexportados al extranjero en el mismo estado natural en que se introdujeron. Con el régimen de la *admisión temporal* se modifican ó manipulan productos importados en bruto, á fin de reexportarlos luégo que hayan sufrido la primera trasformación industrial. Fomentan la riqueza del país en un doble sentido: proporcionando fletes en abundancia á la marina mercante, y dando el sér á multitud de industrias intermediarias, el descascarado y limpia del arroz, la extracción de aceite de sésamo y otras semillas oleaginosas, el refinado del azúcar, la molienda de trigo, la fabricación de bujías esteáricas, el estampado de tejidos crudos, el bordado de chales de la India, la purificación del aceite, la fabricación de cordelería, la de conservas para la exportación, con aceites refinados y hoja de lata extranjeros, etc. Cuán grande sea su importancia, se comprenderá bien con un ejemplo: el régimen de la admisión temporal representa en Francia una importación de productos brutos por valor de 320 millones de reales: al ser reexportados, esos productos valen 520 millones, habiendo quedado en manos de los

industriales los 200 de diferencia; y entre importación y reexportación, la marina mercante ha tenido que trasportar mercaderías por valor de 840 millones, sin contar otra cifra dos tantos mayor por el azúcar y las semillas oleaginosas que han pasado al régimen de importación libre. Alrededor del puerto de Marsella hay más de 1.400 prensas, que trituran 2 millones de quintales métricos de sésamo, cacahuey, semillas de algodón, etc., importadas de África y de Asia principalmente. Calcúlese los fletes que eso representa para la marina. Y es lo más doloroso, que muchos de los productos brutos importados proceden de posesiones españolas, y que muchos de los productos elaborados con ellos se reexportan á posesiones españolas también, y á España misma. Arroz de Filipinas ó de la India, que los «rice-mills» del Támesis descascaran y abrillantan y que las naves inglesas llevan á Cuba y traen á España; abacá y nipa del mismo archipiélago, que los alemanes é ingleses trasforman en cordelería para el servicio de nuestras naves y minas; azúcares brutos de Cuba, que naves francesas llevan á las refinerías de Marsella y que naves francesas traen á la Península; aceite de palma, que las naves alemanas llevan de nuestras posesiones de Guinea, y que las fábricas de Alemania convierten en parafina y en bujías para surtir el mercado de nuestras Antillas; semillas oleaginosas de África, que los molinos de Marsella prensan, y cuyo aceite traen buques franceses á Barcelona para fabricar el jabón que exportamos á Cuba, Puerto-Rico y la Plata...: la falta de comercio de tránsito es una sangría abierta por donde se escapa la sustancia de nuestro país, que va á infundirse en las venas de Holanda, de Inglaterra, de Alemania, hasta de Bélgica é Italia.

El régimen de los depósitos comerciales es punto menos que desconocido en España. Puede decirse que se ha quedado en el punto donde los dejó el ministro Garay hace setenta años. Hay cinco en España (Barcelona, Cádiz, Mahón, Málaga y Santander), y como todos están administrados por el Estado, no hay para qué decir la actividad del tráfico que se hará en ellos y lo que contribuirán al progreso mercantil de nuestra patria. En 1881 ingresaron en ellos unas 10.000 toneladas de

mercancías con valor de 10 millones de pesetas próximamente; menos de una gota de agua para la sed de fletes que siente la marina mercante de España, y gota de agua en la cual todavía cabe una buena participación á la bandera extranjera. Hay que consagrar la libertad completa de instituirlos en todos los puertos. Es verdad que no existen en España bastantes capitales para que en un día se creen los depósitos necesarios á emancipar el comercio nacional de los depósitos europeos; pero alguna vez hay que principiar, y se principiará seguramente sustituyendo por esa institución moderna los decadentes comercios al por mayor, que no pueden sostener la competencia con tales depósitos extranjeros. No tardará en acudir al cebo de la ganancia el espíritu de especulación, tan vivo y despierto de algunos años á esta parte en nuestro país. Ya se dice que se ha constituído una Sociedad con ese objeto, presidida por el Sr. Caula, y que está gestionando cerca del Gobierno.

En diferentes ocasiones han solicitado los navieros que se declarasen de libre introducción, ó con un derecho insignificante, las melazas y azúcares bajos y mascabados de Cuba, á fin de proporcionar á sus buques fletes de retorno, que tan difícilmente encuentran en la actualidad, é introducir la industria de refino en nuestro país, evitando que aquellos productos elaborables vayan á alimentar refinerías extranjeras, trasportados en pabellón extranjero también. La peticion es tanto más fundada, cuanto que han existido ya en Barcelona fábricas de refinar, y no pudieron resistir la competencia de las fábricas de Marsella, porque el arancel gravaba la primera materia lo mismo que el producto elaborado. Asimismo han apoyado enérgicamente la justa pretensión de la casa Perez Odriozola, de Santander, para que se le permita la libre introducción de arroces brutos de Asia con franquicia temporal de derechos, á condicion de reexportarlos descascarados y limpios á las Antillas, como se hace con el trigo que se trae del mar Negro, que los fabricantes peninsulares lo reducen á harina y los navieros lo reexportan llevándolo á Cuba. Este punto reviste una importancia excepcional para la marina. Cerca de un

millon de toneladas de arroz en bruto, procedente de Oriente, han desembarcado en el año último en Europa, y de él, cerca de un millon de sacos han salido de los puertos europeos para el solo consumo de Cuba y Puerto Rico. Este millón de sacos de arroz representa unas 60.000 toneladas de carga para traerlo de Filipinas ó de la India á Europa, y unas 40.000 para llevarlo preparado y limpio de Europa á las Antillas: total, 100.000 toneladas. Fuera de una cantidad insignificante, un 2 ó 3 por 100, todo viene y todo va en bandera extranjera. ¿Por qué? Porque el descascarado y demás manipulación se hace en los países del Norte de Europa, en Inglaterra, en Holanda, en Alemania, en Bélgica, y no en España. ¿Y por qué no se hace en España? Los ¡buques aguardan la orden de partir; las máquinas de limpia, instaladas ya, están prontas á funcionar; pero... falta que haya Gobierno que gobierne. Ahora los navieros ya no se fijan específicamente en este ó en aquel producto, azúcar ó arroz: generalizan la institución: piden «la admisión temporal con franquicia ó devolución de los derechos de los artículos que puedan manipularse por la industria del país.» Ahora bien: ese régimen de admisión temporal, aunque vulgar y corriente en algunos municipios de la Península para los efectos del impuesto de consumos, se ha resistido el Gobierno á admitirlo en la nación para los efectos del impuesto de aduanas, porque, considerando á los funcionarios que él mismo nombra más inmorales que á todos los demás de Europa, teme que sirva de pretexto al contrabando y sea defraudado el Tesoro. Y cuando se ha visto en la necesidad de abordar la cuestión, envuelta en un caso particular y discutida en un expediente, sea por debilidad de carácter, por influencias extra-parlamentarias, ó por conveniencias de partido, en vez de acometerla de frente, la ha sorteado declarándose incompetente y remitiendo la resolución al poder legislativo, ó lo que es igual, ad kalendas graecas. Esto hace doblemente preciso que el Congreso de Geografía levante su voz en defensa de los navieros, y llame la atención del pais y de las Cortes hacia este importante problema de administración, hasta lograr que sea resuelto como reclaman de consuno los

intereses de nuestra marina mercante, de nuestro comercio exterior, de nuestras provincias ultramarinas y del Tesoro nacional.

5.—Colonización.

Establecida la admision temporal, Cuba, Filipinas, Guínea, la India y mar Rojo nos brindarán masas de primeras materias, de semillas oleaginosas, de fibras textiles, de cacaos, de azúcares bajos, de arroces brutos, etc.; restablecidas nuestras relaciones con la América del Centro y del Sur, las Antillas, Méjico, Venezuela, Chile, Perú y la Plata nos ofrecerán vastos mercados de esos mismos productos ya manipulados, y se habrán abierto nuevos horizontes á nuestra producción y á nuestra marina. Pero si esto puede servir para vencer la dificultad del momento, tenemos que adelantarnos á las dificultades del porvenir; pues al punto que hayamos alcanzado la cifra de 15 millones de toneladas, se presentará la necesidad de aspirar á la de 30 millones, y así subsiguientemente. ¿Por dónde debemos encaminar nuestras previsiones?

Decía hace pocos años en un escrito el ilustre Lesseps, que todo descubrimiento geográfico va seguido inmediatamente de un progreso marítimo y comercial, y fundado en esto, aconsejaba á los armadores franceses que «en vez de solicitar leyes de una falsa protección, pidan á las Cámaras legislativas que voten sumas en el presupuesto para subvencionar exploradores y geógrafos.» Y por el mismo tiempo, la *Asociación de navieros y consignatarios de Barcelona* escribía en un informe notable lo siguiente: «Pertenecen esas marinas (extranjeras) á afortunadas naciones, cuyos Gobiernos vienen dedicándose hace tiempo á explorar y hacer fructíferos nuevos mercados, á crear factorías propias, abriendo amplios horizontes al genio comercial de su país, empleando para ello los grandes medios de la diplomacia y el dinero, y hasta acudiendo, si es preciso, á las intimaciones de la fuerza para adquirir nuevos territorios adonde dirigir sus exuberantes corrientes comerciales.» En este deseo implícito, significado por los navieros catalanes, está la clave del problema. Sabidas son las inmensas

ventajas que resultan para una nacion adelantada, que posee los gustos y siente las necesidades de una civilización refinada y tiene una gran industria, en ponerse en relación con un país agrícola, fértil y nuevo, aunque necesite enviar á él, para beneficiarlo, una parte de sus capitales y una parte de sus hijos. Las primeras materias de la una se abaratan y permiten á la otra ensanchar su fabricación: las manufacturas de ésta permiten á aquella extender sus explotaciones y sus cultivos. Al calor de la nación histórica, nuevas sociedades se forman, con una gran fuerza de expansión y de productividad; cada una de ellas es un nuevo mercado para la metrópoli, porque aunque el comercio sea, como debe ser, libre y accesible á las demás naciones, la comunidad de origen, de educación, de idioma, de instituciones, de costumbres, de necesidades y de gustos, constituye un monopolio natural á favor de la madre patria, tan fuerte, que el vínculo comercial subsiste aun después de haberse disuelto el vínculo político. La población se multiplica más aprisa: el territorio que ocupa es más variado en climas y en producciones; las razas extrañas con quienes está en contacto, más númerosas; la división del trabajo enriquece sus formas y cobra más virtud; la producción se hace más intensa; el consumo se abarata y crece con rapidez, y en igual proporción que el consumo, el trueque y el trasporte. El capital encuentra un campo de acción mucho más vasto para fecundar el trabajo, y el genio mercantil ve abrirse delante de sí horizontes más dilatados para imprimir mayor vuelo al juego de sus combinaciones.

Cierto que España, convaleciente de una enfermedad de cuatro siglos, no puede pensar ahora en dar el sér á nuevas sociedades; que su actual pobreza no le permite distraer grandes caudales para fundar de repente vireinatos é imperios como los antiguos del Nuevo Mundo; que antes debe atender á colonizarse á sí propia que á colonizar regiones ignotas y salvajes. Pero si de momento no puede fundar grandes sociedades, cuando menos debe sembrarlas, ó renunciar á vivir en la posteridad. Y á esto sí que alcanzan sus fuerzas. Debe establecer ora factorías comerciales, ora pequeños núcleos de po-

blación agrícola, ora estaciones militares, en Borneo, en Joló, en el mar Rojo, en las islas del Pacífico, en el Golfo de Guinea, en la costa de los Esclavos, en las de Berbería y del Sáhara, en el Rif, para que, desarrollándose ahora lentamente, sirvan de reserva y preparen la solución del problema tal como volveremos á plantearlo dentro de pocos años.

No es el Estado quien ha de llevar á cabo esta obra; debe, sí, favorecerla, tal vez iniciarla. En opinión del ponente que suscribe, deben irse estableciendo líneas de vapores con subvenciones moderadas: una á Marruecos y Canarias; otra, á Canarias y Fernando Póo, y tal vez á las posesiones portuguesas de Guinea, Santo Tomé y Angola; otra á Venezuela, Brasil y la Plata; otra á las repúblicas del Pacífico; y otra por último, al mar Rojo y á la costa de Zanguebar, si no es preferible imponer á la línea ya subvencionada de Filipinas la obligacion de hacer escala en Djedda, Suakim, Masaua y algún otro punto. De este modo, la marina española podrá hacer frente á la competencia de las líneas subvencionadas italianas, inglesas y francesas, y se iniciarán corrientes comerciales hacia países que conviene sean frecuentados por nuestros comerciantes. Sin eso, dado el estado de atraso en que nos encontramos, esas corrientes tardarán en iniciarse espontáneamente más tiempo del que la prudencia política permite aguardar para ver desarrollados los intereses de la nacion española en el exterior.

A este propósito, no dejaré de indicar, siquiera sea de pasada, la conveniencia de subvencionar una ó varias escuadrillas para la pesca en Canarias y el trasporte de pescado á Europa, hasta que se hubiese logrado fijar la atención de los navieros españoles en esa industria, llamada á prestar grandes servicios á nuestro país. Su ejercicio puede ocupar una flota numerosa de barcos de cabotaje, y dar colocación á una gran parte del personal que la trasformación de nuestra marina mercante va dejando sin trabajo.

6.—Régimen civil de los puertos.

Tanto como mejorar los puertos, urge poner remedio al desconcierto que reina en su gobernación. Para conseguirlo, tres

cosas son menester, á juicio del que suscribe: 1.° Unificar los servicios de los puertos marítimos, confiando á una misma autoridad todo lo relativo á diques, marismas, alumbrado marítimo, valizamientos, entradas y salidas, practicaje, fondeo, amarraje, muelles, atraque, carga y descarga, remolques, abordajes, naufragios, auxilios marítimos, etc.; 2.° Declarar que todos esos servicios corresponden al ramo de fomento y confiarlos á la suprema dirección del Ministerio respectivo, en el cual debe crearse una Dirección general de Marina mercante; 3.° Descentralizar los servicios de policía y conservación del puerto, poniéndolos á cargo inmediato de corporaciones civiles locales. Unificación, desmilitarización, descentralización: tal es la síntesis de mi pensamiento.

Como si no fuera bastante haber desorganizado la marina de guerra, por el error de encomendar su administración á los marinos militares, se quiso también que desorganizaran la marina mercante, y en fecha no muy remota, á principios de siglo, se les confió en mal hora el gobierno de los puertos comerciales, sin que para ello asistiese otra razón que el deseo de crear unas cuantas dotaciones pingües, destinando á ellas ciertos tributos que antes se dedicaban á costear la policía y conservación del puerto. No es maravilla, pues, si España constituye una excepción en el mundo. En todas partes, así en Inglaterra y Holanda, países modelos en asuntos marítimos y comerciales, como en Francia é Italia, tan devotas de la centralización y del militarismo, impera en absoluto el régimen civil, corriendo el gobierno de los puertos á cargo de corporaciones locales, independientes de la marina de guerra. Hay más: nuestras mismas tradiciones nacionales concuerdan con esa que es práctica universal, á tal punto, que todavía se mantienen en vigor, con carácter de derecho consuetudinario, gran parte de las abolidas ordenanzas que estatuyeron los antiguos consulados y casas de contratación.

Bien podemos, pues, reclamar esta restauración del régimen antiguo, fuertes con el voto de la Europa marítima. Al desarrollo de la marina del comercio interesa en gran modo que la administración de los puertos se ponga en manos de cor-

poraciones civiles, llámense Juntas de Comercio, como las que suprimió el espíritu centralizador de nuestros partidos políticos, inspirados en el funesto doctrinarismo francés, llámense Juntas de Puertos, como las que creó para un fin determinado, iniciando tímidamente la reforma, la ley de 1880, pero que en todo caso hereden las buenas tradiciones de los antiguos consulados, y la autoridad y las funciones que hoy ejercen y los emolumentos que perciben las capitanías de puertos. Sólo entonces se habrá puesto término al increible desbarajuste que ha denunciado escandalizada la prensa con motivo de varios naufragios ocurridos recientemente, y podrá darse á ciertos recursos un destino más conforme con su origen que el que en la actualidad vienen recibiendo.

7.—Protección en el exterior.

La marina de guerra como medio de fomentar la marina mercante.—El estudio de la Marina de guerra entra en el cuadro de un Congreso de Geografía colonial y mercantil, con un doble título: por la protección que presta á la marina mercante, y por la seguridad que presta á las colonias.

Entre la marina mercante y la militar existen relaciones mutuas. La primera es como la nodriza á cuyos pechos se amamanta y nutre la segunda; sin marina mercante no hay colonias, ni comercio exterior, ni industria floreciente, ni agricultura próspera, ni presupuesto posible para sostener grandes escuadras; falta ese plantel de marinería adiestrada en las faenas y vida de la mar, para dotación de los buques de guerra en momentos difíciles; faltan elementos para el corso; y lo que es más grave, faltan naves para la conducción de víveres, pertrechos y tropas de desembarco, porque los Estados, por ricos que sean, no podrían mantener en tiempo de paz el número considerable de trasportes que necesitan en tiempo de guerra, y no disponiendo de ellos, la acción de las escuadras de combate en una campaña de importancia lejos de nuestras costas sería imposible. La relación inversa es todavía más manifiesta. La marina militar sirve á la mercante

infundiéndole el prestigio de su bandera, y garantizándole la libertad de los mares; y esa libertad y ese prestigio le son tan necesarios, que, sin ellos, en tiempo de paz, no puede desenvolverse y, en tiempo de guerra, perece sin remedio. Génova, Venecia y Cataluña fueron naciones por excelencia mercantiles, porque fueron naciones de gran poder naval, porque sus cónsules hallaron el necesario complemento en los almirantes. Mucho tiempo después de haber sido expulsados los musulmanes de la Península y conquistado el Nuevo Mundo, los piratas argelinos acabaron con nuestra marina mercante en el Mediterráneo, como los piratas filibusteros acabaron con ella en el Océano, y las poblaciones del litoral emigraron al interior y hasta los gremios de pesca desaparecieron, porque se había arruinado el poder naval de España, si es que alguna vez lo tuvo, y su litoral estaba desguarnecido y sus mares indefensos. En el siglo pasado se emprendieron nuevamente con gran calor los armamentos marítimos, y se creó una armada poderosa, y cobró algún vuelo nuestro comercio; pero desde el punto y hora en que esa armada se arruinó, en los albores de la centuria presente, la marina del comercio, impotente para resistir á los enemigos de España que caían sobre ella, se desvaneció como un sueño, y España quedó tan extraña á las cosas del mar como si hubiese estado recluída en los valles cerrados de los Alpes.

Una nueva marina mercante se ha creado, en las tres últimas décadas, á beneficio de la paz: nuestra misma insignificancia política, apartándonos de toda intervención activa en el gobierno de la cristiandad y en las mudanzas repetidas que el mapa del mundo ha experimentado en lo que va de siglo, ha producido en parte el mismo efecto que hubiera podido producir la posesión de escuadras poderosas. Pero esta situación no se prolongará mucho tiempo: España se va aproximando á Europa cada vez más, y acabará por entrar en sus Consejos y ser arrastrada en ese torbellino de guerras que periódicamente borran con ríos de sangre las líneas de las fronteras, y las trasladan de uno á otro lado. Así, nuestra marina civil crece en medio de los mayores peligros. De las colonias y provin-

cias insulares no hay para qué hablar: hoy son verdaderas plazas abiertas, donde no penetra y se instala ningún gobierno extranjero por respetos internacionales, que no le detendrían en caso de una guerra.

La importancia vital de este problema se comprende mejor observando lo que sucede en la Gran Bretaña. Al considerar el enorme desarrollo que han adquirido en estos últimos tiempos sus colonias, y como consecuencia, su marina mercante, de la cual depende el trabajo y la existencia de la nacion, y comparar su potentísima marina con las ya formidables armadas de Francia, Italia, Alemania y otros países, los ingleses se han sentido mal seguros, y algunos almirantes, Brassey y Symonds entre ellos, lanzan el grito de alarma, diciendo que Inglaterra se halla en peligro de muerte, expuestas á un ataque afortunado las fuentes de su vida nacional, si no aumenta en gran escala sus armamentos marítimos, y juzgan necesario construir á toda prisa 20 nuevos acorazados sobre los 54 que ya tiene, á fin de poner á su marina en condiciones de poder contrastar á todas las demás de Europa juntas. Igual movimiento é igual correspondencia en el extremo opuesto de la escala, en el vecino reino lusitano. Desde el instante en que ha principiado á despertar de su pesado letargo la política colonial en el espíritu público, aguijoneado además por las inicuas expoliaciones de Inglaterra, han debido comprender la falsa posición de Portugal en los mares, y se han apresurado á robustecer el presupuesto de construcciones, inaugurándose con tal motivo en el arsenal del Estado un nuevo período de actividad.

La armada como base de una política verdaderamente nacional.—Acabamos de ver que uno de los medios de fomentar la marina mercante, es fomentar la marina militar: primero, porque le garantice el respeto y la seguridad que ha menester, así en tiempo de paz como de guerra; segundo, porque le conserve los ricos mercados de nuestras provincias ultramarinas, que son más de la mitad de su vida, y le procure otros nuevos en nuevas colonias. Pero el problema de la armada tiene

un punto de vista más general, que abarca el conjunto todo de las condiciones en que se realiza y en que ha de realizarse la vida nacional, uno de los cuales, y no más, es la marina mercante.

En una cosa estamos conformes todos los españoles: en que es hora ya de que España vuelva á ser una nación europea por algo más que por accidentes geográficos, porque tome parte en la formación de la historia contemporánea. Para conseguirlo, necesitamos principiar por ponernos en condiciones de poder escoger libremente entre la paz y la guerra, sin que por desdén ó por misericordia nos releguen á la primera, ni por impulsos de absurdas alianzas nos arrastren á la segunda. Mientras el imperio de la fuerza no termine, víctima de sus propios excesos, vencida por sí misma, y se inaugure el reinado de la justicia, distante todavía de nosotros tal vez siglos, sólo será digno de la vida quien pueda invocar para conservarla los únicos títulos valederos en el momento, títulos de acero, fusiles, cañones, lanzas, ametralladoras, torpedos y espolones. ¿Es que nada hemos adelantado desde la Edad de hierro? Sí, hemos adelantado: entonces era preciso triunfar; hoy basta combatir. Hace dos años preguntaron á Europa algunos españoles: ¿por qué no ha de ser España potencia de primer órden, si lo es Italia? Y Europa respondió, por órgano de una revista política: «Italia ha entrado una vez en guerra con Rusia y dos con Austria: sus campañas podrán haber sido desgraciadas, pero el hecho es que ha peleado.» Quien lucha, daña al contrario, aun siendo vencido de él, y como es tan varia la fortuna, quien ha sido vencido hoy, puede triunfar mañana: mientras restaña sus heridas y llora sus muertos, está demostrando que vive, y viviendo, que espera. Por esto, Austria y Alemania temen á Italia y á Francia vencidas, más que la víspera de Sedan y de Lissa. Lo peor que puede sucederle á un pueblo, es que no le suceda nada: señal segura de descomposición y pronóstico de muerte. Con el que no puede hacer frente no se mete nadie, pero tampoco cuenta nadie con él: está fuera de los sucesos, independiente del tiempo: no vive, es un muerto insepulto; sus bienes son tenidos por mostren-

cos, y pasan á poder del más audaz ó del más fuerte. ¿Llevamos nosotros este camino? Conteste por mí el Congreso; yo no he de decir sino una cosa: España ha retrocedido tan largo trecho desde Trafalgar, que sus marinos ni siquiera pueden ser derrotados, pues hasta para ser derrotado hace falta poseer una escuadra y España no la tiene; y vive derrotado por sí, en estado de derrota permanente, quien no puede exponerse á que lo derroten los contrarios.

He nombrado de intento la armada y los marinos, porque creo que en ellos tienen la mitad de su clave los problemas á cuya discusión está consagrado este Congreso. Yo tengo la idea de que las fuerzas de mar están llamadas á una mayor participación que las de tierra en las futuras contiendas que haya de reñir España. Por tierra, solo tenemos que atacar ó que resistir á una nación; por mar, á todas. Todavía ha de tenerse en cuenta el distinto carácter político que revisten la frontera Pirenáica y la frontera de los Vosgos: la primera separa dos naciones que necesariamente tienen que ser amigas, España y Francia; la segunda divide dos naciones que necesariamente tienen que ser rivales, Francia y Alemania. Resulta de aquí, que por tierra sólo podemos hacer la guerra al único país á quien no la debemos hacer. Por esto, no me persuado de que la base de operaciones y la línea estratégica de nuestra independencia sea el Pirineo: nuestra base de operaciones es movible, está en la armada. Geográficamente, España es una Península, es decir, una nación casi-continental, y una nación casi-insular; históricamente, ha vivido hasta hoy como nación interior, y debe vivir desde hoy como nación marítima.

Los pueblos suelen obedecer al impulso que recibieron en la cuna. Castilla se formó batallando contra los moros en el interior de la Península. No obstante formar ésta—testigo el nombre—una *cuasi isla* con relación al continente, constituía en sí un verdadero continente en miniatura, á causa de lo elevado y montañoso de su interior, que lo aislaba comercialmente, privándole de toda comunicación con el mar. Cuando Castilla reconquistó las costas, ignorante de las cosas del

mar, tuvo que confiar á marinos de Génova la guarda de su litoral, que los expulsados musulmanes asolaban con sus flotas en piráticas correrías. Cuando se constituyó la nacionalidad, España heredó el genio y el temperamento de Castilla, no las aptitudes ni las tradiciones marítimas de Aragón, y los navegantes catalanes quedaron recluídos en su pequeño Mediterráneo, cerrado á sus naves el Atlántico y vinculado en los castellanos el usufructo del Nuevo Mundo. Como no eran mercaderes ni marinos, como eran labradores y soldados, los emigrantes castellanos se derramaron por el interior del continente americano á descuajar tierras, á extraer metales, á explorar cordilleras, á fundar ciudades, á conquistar reinos: jamás llegaron á reconciliarse con el mar. Por otra parte, Castilla, que no se había dejado influir de Aragón, se dejó influir de Austria; unidos los destinos de España á los de una nación interior, derramó sus ejércitos por Alemania, por Francia, por Italia, por Flandes, acentuándose más con esto y haciéndose más exclusivo su aspecto de nación casi-continental. Siempre que intentó llevar á cabo armamentos marítimos, resultaron estériles, como todo lo que es artificial y exótico: no sabía construir, y construía mal; no tenía marinería, y acudía á los presidios; carecía de generales de flota y de armada, y entregaba el mando á cosmógrafos y matemáticos, peritísimos si acaso en achaques de teoría. Con tales elementos, no había marina posible, é Inglaterra se adelantó á ocupar el puesto que España dejaba vacante. Así, la hegemonía de Castilla en los albores de la nacionalidad, ha costado el cetro del mundo á nuestra raza.

Todavía los tercios famosos pudieron hacer de España la primera potencia del orbe, y poner en sus manos por un instante el gobierno político de la cristiandad, mientras la vida de relación de los Estados europeos estuvo concentrada en Europa, cuando no se habían suscitado aún, ni se sospechaban siquiera, los problemas que ahora se ventilan ó se incuban en Asia, en África, en Oceanía. Hoy, no digo ya dominar, pero ni existir podría en esas condiciones. Los tiempos y las necesidades han cambiado: Europa es algo más que un con-

tinente; Europa es todo el planeta. Nuestro campo de acción está menos en tierra que en el mar: en el estado actual del mundo, y con nuestros 20.000 kilómetros de costas—extensión igual á la que media entre los dos polos del planeta—sobresale nuestra posición marítima: debemos obrar como nación casi-insular, al igual de Inglaterra. Nuestra debilidad presente náce, sobre todo, de no haber visto á tiempo esta transformación y no haber transformado paralelamente las fuerzas militares del país. Como aquel batallón de extremeños que en 1808 se alzaron contra Napoleón, armados á la antigua, con espada y rodela, España pretende salir al encuentro de los grandes conflictos europeos, cubierta con su vieja coraza de otros siglos.

Con estos precedentes, no extrañará á nadie que España no haya sentido nunca ni sienta hoy todavía verdadera pasión por la marina de guerra. Pueblo de Anteos, solo en tierra se encuentra en su verdadero elemento. De cuando en cuando se han escuchado voces aisladas, intérpretes de la buena doctrina, desde los informes que precedieron á la famosa ordenanza de 1606, hasta la exposición del ministro Vázquez á las Cortes de 1812: «estando la monarquía tan dividida y separada, sólo còn las fuerzas del mar se ha de conservar, sustentar y acrecentar,» escribía á Felipe III el duque de Medina Sidonia, capitán general del mar Océano: «para conservar y ganar lo solo en que consiste el todo, decía en aquella misma ocasión Domingo de Eheverri, hay que ser dueño de la mar, y si esto enseña la experiencia de otros imperios, el de España, por su desmembración, pide más puentes en la mar que nunca ha habido menester otro alguno;» y añadía en otro escrito el almirante Brochero que «la cosa más admitida de los que tratan razón de Estado, ha sido y es que el que fuere poderoso en la mar, lo será en la tierra:» más explícito el ministro de Marina José Vázquez, representaba á las Constituyentes de Cádiz que «la nación española jamás podrá ser nación independiente, al par que libre, sin una respetable fuerza naval, que, sin ella, no será rica ni comerciante, y que, de consiguiente, tampoco será ni opulenta ni industriosa.»—Pero estas máximas no

respondían á un sentimiento del país, ni encontraron siquiera resonancia en las clases ilustradas y gobernantes. La corriente de opinión que ha principiado á iniciarse en estos tres últimos años, es una novedad en nuestra historia; y debemos felicitarnos de ella, porque nuestra situación actual denuncia los más graves peligros. No se trata ya de dominar: trátase sólo de vivir; y España no puede vivir si se obstina en fiar su salvación á su infantería, á su caballería y á su artillería. Imparciales extranjeros nos lo han advertido, y no seremos prudentes si no recogemos su consejo. Una revista inglesa decía hace dos años, á propósito de un proyeeto que ha vuelto á retoñar hace dos meses: «En pago de su entrada en los Consejos europeos, España se vería obligada á tomar parte activa en la primera guerra. *Como no tiene marina* que merezca el nombre de tal, sólo podría hacer la guerra á Francia, ó á Inglaterra en concepto de aliada de Portugal y dueña de Gibraltar. Los españoles confiesan, con toda franqueza, que no tienen ni pueden tener otra política exterior que la que conduzca á la conquista de Portugal, y á la reivindicación del Peñón calpense. Si osan tender sus miradas más allá de la Península, se fijan todo lo más en sus pequeñas posesiones de la costa de Marruecos. Pero con respecto á Portugal y Gibraltar, reconocen que, aunque hubiera de acompañarles el éxito más completo y brillante, una guerra con Inglaterra sería una insigne locura. Efectivamente, España posee colonias, que aprecia en mucho, y no podría conservarlas un mes enfrente de una escuadra inglesa. Para ella, pues, no hay elección: si quiere pelear, tiene que pelear con Francia; y para esto, la alianza de Alemania le es indispensable.»—Tenía razón el oficial servio Sr. Becker, cuando después de liquidar el haber colonial de España y la situación y porvenir de sus provincias ultramarinas, añadía: «Y si recordamos, finalmente, que sus fronteras terrestres—excepción hecha de la portuguesa que, bajo el punto de vista militar, no exige atención—están formadas por una barrera natural, cuya extensión no llega á una sexta parte de la de las costas, impónese forzosamente como conclusión, que si España poseyera *una poderosa marina de guerra,*

podría recuperar en poco tiempo su antigua influencia en ambos mundos. Para España, un gran ejército permanente es puro lujo; una armada poderosa, una necesidad. Nosotros quisiéramos que el Gobierno sacrificara lo supérfluo á lo necesario.»

Yo quisiera lo mismo: yo quisiera que el presupuesto de Guerra y Marina se partiera por mitad entre el ejército de tierra y el de mar, y no en la proporción de tres cuartos y un cuarto como el presente. Ese opino que debe ser el objetivo inmediato de nuestros partidos, sin perjuicio de proseguir ulteriormente la reforma hasta dar con la verdadera ponderación de unas y otras fuerzas.

Y si el consejo del extranjero no nos mueve, muévanos, al menos, su ejemplo. Alemania no tiene colonias que guarnecer, como nosotros, que hemos de acudir fuera de Europa á tres distintas partes del mundo: para defender la metrópoli de todo ataque por mar, tampoco necesita armada, bastándole, como le bastó en 1870, apagar faros, levantar boyas y sembrar torpedos en las desembocaduras de sus estuarios y de sus ríos: pues á pesar de esto, se ha hecho con una armada formidable para ofender las costas del enemigo, para proteger su comercio, para extender su influencia en paises remotos. Compare España situación con situación, aun hecho caso omiso de las colonias: mientras tres cuerpos de ejército suyo cubren el Pirineo, mientras el ferrocarril traslada á uno de ellos de un punto á otro del litoral, la escuadra enemiga bombardea tranquilamente las poblaciones más ricas de la Península, sin que las baterías de tierra le molesten gran cosa; corta nuestras comunicaciones con las Baleares, con las Canarias, con Melilla y Ceuta; se apodera de nuestros barcos mercantes; destruye los ferrocarriles de la costa, y hace desembarcos de tropas con el propósito de apoderarse de una base de operaciones ó con el de divertir fuerzas nuestras y favorecer el avance por tierra de los cuerpos enemigos: la entrada por Irún y Port-Bou, ó por las toperas de Arán y Canfranc, es fácil que un ejército la impida; ¿pero qué ejército es capaz de impedir el desembarco de 50.000 hombres, hecho por sorpresa,

en Málaga, en Santander, en Alicante ó en cualquier otro punto del litoral?—El caso de Italia ofrece mas semejanza con el de España. De ella dejó escrito Napoleón I: «la primera condición de existencia de la futura monarquía italiana, será el constituirse en potencia marítima, á fin de defender sus costas y mantener su autoridad en las islas»; «en la armada está el porvenir de Italia, su seguridad, su dignidad y su prosperidad,» escribía Garibaldi poco antes de morir; y hace pocos meses, Marselli, en su *Política del Estado italiano:* «si Italia no se decide á hacerse gran potencia marítima, no será respetada, ni temida, ni feliz, ni rica». Pues si esto es verdad una vez respecto de Italia, es tres veces verdad respecto de España, porque tiene menos fronteras en tierra y más intereses y tradiciones en Ultramar. Puede disminuir sin peligro su ejército, pero no puede sin peligro dejar de aumentar su armada. Si quiere ser señora de sí misma, debe principiar por hacerse dueña de sus mares. De hoy más, su suerte va unida á la suerte de su marina. La marina ha de ser su todo: baluarte de la nacionalidad; garantía necesaria de su existencia; fiador único de sus colonias presentes y futuras; custodio tutelar de su marina mercante; base de sus relaciones con las demás potencias; llave para entrar en los Consejos europeos; fortaleza flotante para defender sus desguarnecidas costas, las puertas marítimas de su territorio, los emporios de su comercio; condición sine qua non de su futuro engrandecimiento. En suma, le es indispensable tanto para su defensa interior como para su acción en el exterior.

Material flotante que necesita la Marina española.—Una lista extensísima de acorazados, fragatas de madera, corbetas, cruceros de todas clases, goletas, trasportes, cañoneros, baterías y pontones: tal es esa inmensa ruina flotante que se llama Armada nacional. Muchos buques, muchísimos oficiales, escuadra nula. Los más de esos buques son cadáveres, aptos solo para reproducir la ignorada tragedia del «Malespina»; pero cadáveres que comen, y urge sepultarlos. En condiciones regulares de servicio, que puedan conservarse, hay tan

pocos, que escasamente pueden apreciarse en 80 millones de pesetas.

La restauración del material flotante, ó hablando en general, de la Marina, es un problema de mucho tiempo y sólo puede encontrar solución por partes. Hoy somos la quinta potencia en el presupuesto de Marina y apenas la décima en la fuerza naval: el primer paso de la reforma debe consistir en relacionar esas dos cifras de tal manera que, ó seamos la quinta potencia en el mar ó la décima en el presupuesto, produciendo por cada millón de gasto un millón de buque, y no medio ó un cuarto; ó lo que es igual, administrando como se administra en Europa, y no como se administra en Marruecos. Cumplida esta primera parte del programa, para lo cual no será mucho dar diez años, el problema se presenta bajo una nueva faz: por la longitud de nuestras costas y por la extensión de nuestras colonias, somos la cuarta potencia marítima: por consiguiente, necesitamos seguir construyendo, seguir acrecentando nuestras fuerzas, hasta ser, no ya la quinta, sino la cuarta potencia naval: cinco años más, demos por caso. Mas no concluye todo ahí; no basta atender á la nación, hay que atender á la raza; no basta contar con el presente, hay que contar con el porvenir. España debe dilatarse por nuevas tierras, surcar nuevos océanos, abrir nuevos mercados á su comercio, preparar nuevos territorios al exceso de su población; ó traducido en términos militares, España tiene que imponer á su Marina responsabilidades mucho más vastas que las que tiene al presente. España se halla tal vez destinada á ser el reductor común de las naciones latinas; debe aspirar cuando menos y por lo pronto, á mantener el predominio de esta raza en los mares enfrente de la raza sajona, á lo cual le obliga, entre otros, el hecho de existir 18 naciones que hablan su lengua, formadas las más, y algunas en vía de formación. España tendrá, pues, que seguir construyendo, construyendo siempre, y pasar de cuarta potencia naval á tercera, y después á segunda, y en una palabra, ponerse en condiciones de contrastar, sea por sí sola, sea con su aliada natural del Mediterráneo, Italia, ó con su aliada natural de América, la Repú-

blica Argentina, el formidable poder naval de la Gran Bretaña. Es un plan para mucho tiempo, pero que se realizará indefectiblemente, ó dejaría de ser España; y conviene que la joven generación se acostumbre á mirarlo de frente, y á pensar en la segunda etapa del camino que nosotros vamos á iniciarle.

Vengamos ahora á nuestra tarea. ¿Qué material necesita España para ser la quinta potencia naval? Cuestión difícil, que una Junta facultativa habría de resolver en su día. Pero toda idea de reforma, si ha de interesar á las gentes, ha de huir la indeterminación, ha de presentarse en forma práctica, ha de revestirse de un cuerpo tangible, significarse en una fórmula siquiera sea por aproximación y poco más ó menos; y solo para responder á esa necesidad se propone la siguiente, que sería receta empírica si se diese por infalible, definitiva é irreformable:

5	acorazados de combate de 1.ª clase, á 60 millones de reales............	300
8	idem de 2.ª clase, á 30.............	240
1	id. del tipo de *Duilio* ó *Inflexible*...	80
10	cruceros de 1.ª á 20................	200
25	id. de 2.ª clase á 9.................	225
40	id. de 3.ª á 4.......................	160
30	botes porta-torpedos á 1...........	30
119	buques	1.235 millones.

En nuestra situación actual, una semana de guerra con la Gran Bretaña produciría á nuestras poblaciones del litoral, á nuestras provincias ultramarinas y á nuestra marina mercante, daños de mucha más consideración que ese total de millones, que parece propio para asustar á primera vista.

¿Qué orden debe seguirse en la construcción? Evidentemente, el orden de menor á mayor: primeramente habría de construirse una ó dos flotillas de torpederos, con los cuales, en última extremidad, puede hacerse frente á los más poderosos acorazados, supliendo la flaqueza del cuerpo con la audacia y la fortaleza del ánimo, que es la riqueza del pobre;

después, una flota de cruceros rápidos y autónomos, para los encuentros aislados y de sorpresa, ó sea, para la guerra de guerrilla, y reunidos en número, hasta para acosar y vencer á los grandes acorazados; y últimamente, los acorazados de combate para la gran guerra naval. Nos imponen este orden de prelación el estado de convalecencia económica en que se encuentra el país, y por tanto, la Hacienda pública, el menor tiempo que se invierte en la construcción de torpederos y cruceros, y la necesidad de que al par del nuevo costosísimo material, se vaya formando el personal á quien haya de confiarse con él la fortuna, la honra y el porvenir de la patria; todavía, aparte de esto, sería temerario, cuando menos, precipitarse á construir acorazados de 60 y 80 millones, cuando más empeñado se halla, ante el jurado de teóricos y de prácticos, el pleito entre el acorazado y el torpedo.

De dónde ha de salir esa cantidad.—No podemos repetir (en esto convienen todos) el esfuerzo de Ensenada, que dicen gastó 2.000 millones de reales en improvisar una escuadra, pues hace tiempo que dejaron de estar apuntaladas las arcas del Tesoro. No podemos repetir el esfuerzo del período de O'Donnell, que consumió en marina 1.500 millones, pues se acabaron ya los grandes ingresos de desamortización, y no hemos de resucitar nosotros el sistema condenado de empréstitos y de déficits en el presupuesto á la hora de haberle dado muerte. Inútil es volver la vista al presupuesto ordinario: España está gastando en marina más de lo que puede. Es cierto que conforme se vayan desarrollando las fuerzas productivas del país, crecerán en proporción igual los ingresos del Erario público: el movimiento está ya iniciado, y sería preciso que nosotros de intento lo perturbásemos, para que cesara; pero, cabalmente, uno de los modos de paralizarlo sería ese. La crisis de la Hacienda española está dominada, pero no resuelta, y nos será imposible en muchos años tocar á los aumentos naturales del presupuesto de ingresos, para comprometerlos en presupuestos extraordinarios de marina. Esos aumentos son necesarios para pagar las atenciones preferentes de la Deuda; para fomentar

las obras públicas de otro modo que con buenos deseos, promesas infecundas y leyes estériles; para dar un gran impulso á la educación del pueblo; para descargar de gravámenes á la agricultura, prosiguiendo el movimiento iniciado en 1881. Tampoco podemos sacrificar á la creación de una armada el todo ni parte de los montes; que sería quemar el último cartucho con la casi seguridad de no dar en el blanco.

Hemos tocado la llaga. La marina no tiene derecho á pedir más, mientras no demuestre que sabe administrar lo que ahora recibe. La nación española no está para prodigalidades. Y si, como dice el adagio, por el hilo se saca el ovillo y por lo pasado lo no venido, tenemos motivos de sobra para desconfiar. Los arsenales han costado en diez años 115 millones de pesetas; han producido corbetas, cañoneros y diques por valor de 30, todo lo más: diferencia, 340 millones de reales arrojados al agua, que á eso equivale el haberlos consumido en remiendos de buques viejos con la clara conciencia de que, carenados y todo, no habían de poder entrar en acción. Los buques que posee nuestra marina, he recordado que podrán justipreciarse, tasando alto, en 80 millones de pesetas; pues bien, para conservarlos y administrarlos malamente, consume un presupuesto de 60 millones, ó lo que es igual, España gasta para conservar su capital naval una cantidad igual al 75 por 100 del capital mismo conservado. Decir esto, es hacer el proceso de una administración.

A dos causas se debe, principalmente, tan desastroso resultado: 1.ª Del presupuesto de marina, se gasta mayor parte en personal que en material: 2.ª Todavía del presupuesto de material, se destina mayor suma á reparaciones de buques viejos que á construcción ó adquisición de buques nuevos. Nuestra marina es un cuerpo de estómago gigantesco, de manos liliputienses, de cabeza nula. Víctima de la burocracia, y por tanto, del covachuelismo, gasta en tinta y en papel más que en corazas y cañones. ¡Solo las oficinas del Ministerio consumen cerca de 3 millones de reales! Los arsenales son caldererías de viejo, sin más ocupacion que remendar cascos inservibles. El remedio no puede ser más obvio. La proporción entre los

gastos del personal y los de material es de 6 á 4: hay que apresurarse á invertirla, de manera que el material gaste 6 y solo 4 el personal. Tenemos 57 oficiales generales, 145 buques armados y casi 3.000 jefes y oficiales, más que Inglaterra; y lo que España necesita y lo que España quiere es menos generales, menos jefes, menos oficiales y menos buques, pero más escuadra. El presupuesto para obras de reemplazos, armamentos y carena está con el de construcciones nuevas en la relación de 10 á 4: esa relación es preciso invertirla, por lo menos, dedicando á adquisición ó construcción de material la parte mayor del presupuesto, y la menor á reparaciones.—Estos dos remedios se encierran en uno: administrar bien.

Aquí va implícita la respuesta á la cuestión planteada al principio de este párrafo: ¿de dónde deben salir los recursos para construir los 119 buques que hemos conceptuado necesarios por el momento? Deben salir del mismo presupuesto actual de Guerra y Marina. Contando los créditos supletorios (1), asciende el presupuesto de gastos de la Marina peninsular y colonial, en números redondos, á 60 millones de pesetas. Pues bien, hay que organizar la administración de la armada de tal modo que queden 25 millones, de los 60, para consagrarlos exclusivamente á adquisición de material nuevo, aumentados con 5 que se deben rebajar á Guerra, reduciendo al efecto el presupuesto de este departamento al de 1875-76. En diez años, son 1.200 millones de reales; agregando el importe de la venta del material viejo, queda cubierta con exceso la cifra que nos arrojó nuestro proyecto de presupuesto. Además de la imposibilidad rentística de restaurar de repente el material de la armada, que obliga á hacerlo en diez años poco más ó menos, hay una razón de conveniencia que lo aconsejaría, cuando no fuese obligado, y es la necesidad de formar al par de ella el personal que haya de mandarla.

Para conseguir este resultado, habría que adoptar medidas

(1) Tan considerables, que, por ejemplo, en 1880-81, el crédito votado por las Cortes para Marina (sobre el presupuesto de la Península) fué de poco más de 33 millones de pesetas, y sin embargo, resultaron pagadas obligaciones por cerca de 42 millones.



muy radicales, cuyo pormenor no cabe en los límites de un dictamen. Enumeraré sucintamente las principales.

Buques y *arsenales*.—Hay que tener el valor de romper en un día con el material heredado del pasado. Hay que proceder á una previa clasificación de los buques que poseemos, agrupándolos en tres distintas categorías: excluir del servicio y desarmar unos 60, construídos hace más de treinta años, con motor de ruedas, casco apolillado, escaso andar y artillería pésima y casi nula, los cuales es seguro que la Junta facultativa clasificadora declarará inútiles para combatir, y una vez desarmados, venderlos, y si no hay quien los compre, desguazarlos y destinarlos á leña para que ni como desarmados estorben ni cuesten dinero en los arsenales; conservar armados, pero sin carenas de importancia, unos 70, que podrán recibir nota de medianos, á reserva de desarmarlos á su vez así como los vayan relevando los acorazados nuevos; y por último, adscribir definitivamente á la nueva marina los cruceros y cañoneros de construcción moderna que, por sus condiciones militares y marineras, por su andar, estado de conservación, medios defensivos, etc., respondan á las necesidades de la guerra moderna, dotándolos de las armas ofensivas de que carecen y que necesitan.

Otro tanto habría que hacer con los arsenales: dejar uno solo en actividad, concentrando en él los elementos de los otros cuatro, y ceder éstos á las empresas particulares que los soliciten para convertirlos en centros activos de producción y de riqueza. Obrar de otro modo, será perpetuar ese funesto sistema de construir, con el cual se realiza el milagro de que un buque nazca viejo, por haber sido retenido en el claustro materno no nueve meses, no siquiera nueve años, sino doce y catorce, ante la necesidad de justificar la existencia de tantos arsenales, repartiendo entre todos el trabajo que apenas basta para uno; será seguir sacrificando la seguridad y el porvenir del país al bienestar presente de unos cuantos individuos y á la vanidad ó al provecho de unas cuantas localidades, que, por otra parte, encontrarán la compensación de esa costosa

limosna que ahora reciben, en el desarrollo que ha de experimentar la construcción naval al ser entregados aquellos establecimientos á la industria privada. A lo sumo, el Estado no debe conservar sino dos arsenales, uno para construcciones y otro para carenas y armamentos. Al propio tiempo, debe reducirse en ellos el número de empleados á la proporción de los que mantiene la Compañía Trasatlántica, que con menos personal que los arsenales de la nación, produce más; introducir el sistema de trabajo á destajo; suprimir trámites y expedienteo, haciendo girar la administración entre estos dos polos: confianza y responsabilidad personal.

Dicen que en esos arsenales hay enormes depósitos de hierro viejo en cascos de buques, calderas, cañones, etc. Debe venderse y añadir esta partida más á las anteriores para el presupuesto extraordinario de construcciones.

¿Tiene convicción formada acerca de estos puntos la marina oficial? Todas las apariencias son de que no: la última muestra que nos ha dado, es para desalentar al más iluso: «*Hace cuarenta y seis años* que visto el uniforme del cuerpo de marina: no tengo que encarecer cuánta atención he de prestar *al estudio* para el mejoramiento del material flotante: la opinión pública ha de reclamar de nosotros *la preparación conveniente* de los medios para alcanzar lo que desea con tenaz y siempre creciente anhelo:» así se expresa la circular de 28 de Octubre último, con que el nuevo ministro de Marina cree responder á esos anhelos de la opinión. Pero la opinión, hastiada ya de circulares y sedienta de hechos, sabe que cuando no han bastado 46 años de tranquilidad y sosiego para terminar esos estudios, no bastarán para completarlos y ponerlos en ejecución seis meses más de una vida tan agitada y trabajosa y tan poco propicia al estudio como la vida ministerial.

Unificación de cuerpos y reducción de personal.—Con la reconstitución del material flotante no habríamos resuelto sino la mitad del problema: ya hemos indicado por qué es preciso reorganizar al mismo tiempo el personal. Esta reorganización requiere medidas que alcanzan á todos los grados de la arma-

da, desde el Ministerio hasta la marinería. Hé aquí las principales:

1.ª No basta, á juicio del ponente, reducir el numeroso é innecesario personal de la administración central de Marina en una tercera parte, volviendo al presupuesto de 1861, según algunos han propuesto: la medida debe ser más radical: el Ministerio mismo debe suprimirse, fusionando los dos de Guerra y Marina, y reduciendo la administración superior de la armada á las proporciones de una Dirección general ó dos. Aconsejan esta medida razones de necesidad y razones de conveniencia. De necesidad, porque sólo sometiendo á una cabeza única los dos brazos, las dos ramas fundamentales del ejército, podrá verificarse el tránsito de España de nación continental á nación marítima, equilibrando en la proporción debida sus fuerzas navales y terrestres, estableciendo la necesaria ponderación entre el presupuesto de las unas y el de las otras. De conveniencia, porque á cada rueda inútil suprimida corresponde en el presupuesto de gastos una partida que ipso facto desaparece.

2.ª Asimismo, hay que suprimir los cuerpos facultativos auxiliares de ingenieros y artillería de la Armada, que, después de haber adquirido un desarrollo pletórico y desproporcionado con las necesidades del país, todavía siguen desarrollándose y absorbiendo partidas respetables del presupuesto, que estarían mejor empleadas en material naval. Esos cuerpos deben fusionarse con el llamado general de la Armada,—como ya lo intentó un ilustre general y ministro de Marina cuando todavía no se había fijado la opinión en estos problemas,—cerrando por algún tiempo el ingreso en el cuerpo, estableciendo el reemplazo para los excedentes, y amortizando gradualmente los números que por efecto de la reforma han de resultar sobrantes. Además de la economía que con tal medida se introduce en el presupuesto, la unificación de los diferentes servicios de la marina militar ha de redundar, por fuerza, en beneficio de ellos, suprimiendo el coeficiente de rozamiento que engendran necesariamente los antagonismos de clase.

3.ª Hay que suprimir también el cuerpo de infantería de

Marina, tan inútil como fuerza marítima, que de los ocho batallones de que se compone, no entran á formar parte de las dotaciones de los buques más de dos compañías. La guarnición de los arsenales es servicio general, y no requiere conocimientos especiales; la guarnición de los buques pueden prestarla los marineros mismos, y en parte la vienen ya prestando; para caso de desembarco, toda la infantería española debe ser de marina. Este cuerpo es un superviviente del antiguo régimen naval. Necesaria en un tiempo en que las naves combatientes, aferradas unas á otras, formaban con sus puentes un campo de batalla en medio de las aguas, donde los soldados peleaban como pudieran en tierra firme; necesaria como elemento de orden para reprimir á la marinería, cuando las tripulaciones eran propiamente chusma, compuesta de presidiarios y gente forzada de leva, ó cuando tuvo que entrar á completar la dotación de las naves, ha perdido su razón de ser con la mudanza que ha sufrido en sus condiciones la guerra de mar, y la creación de un personal especial para dotar los buques. Mantiénese todavía en pié por la fuerza de la rutina y del movimiento adquirido, porque la tradición nos ciega en eso como en todo, impidiéndonos ver á tiempo las transformaciones que se van obrando en el mundo. El destino que podría darse á las fuerzas que componen hoy este brillantísimo cuerpo, sería el establecimiento de estaciones militares en África y en Oriente. En todo caso, deben entrar á formar parte del ejército, dependiendo de la Dirección general del ramo, en el Ministerio de Guerra y Marina.

4.ª Igualmente urge suprimir la escala de reserva, que consume cerca de 7 millones de reales anuales, y se presta á todo género de inmoralidades, de nepotismos y de injusticias: los unos van á ella á descansar de fatigas que no han padecido, y es difícil que obtengan el ingreso los que verdaderamente lo necesitan. Es absurdo que ese ingreso se haya convertido en un estado definitivo. Tal institución no se conoce en el ejército, y no hay razón para que se conserve á la Armada un privilegio, que es al mismo tiempo un atentado contra los intereses legítimos de la nación. A los que lo disfrutan, debe

darse á escoger entre la escala activa y el retiro ó el pase á inválidos.

5.ª Reconócese también la necesidad de reducir el cuerpo administrativo de la Armada. Consta de más de 350 individuos, número excesivo para tan poca cosa que administrar. Con la cuarta parte habría bastante; contando, por supuesto, con que nuestra marina se regenere, pues si hubiéramos de continuar como al presente, casi todos están de más. Debe suspenderse el ingreso en este cuerpo, y amortizar tres plazas de cada cuatro. Además de reducir los gastos á menos del 1 por 100 del total presupuesto de Marina (ahora consume el 3), se conseguirá por añadidura simplificar el mecanismo de su administración laberíntica y enrevesada, cuyos complicados procedimientos tan á maravilla se prestan á irregularidades, y si no á irregularidades, á errores que lo parecen y que producen análogos resultados.

6.ª Falta, por último, dictar una ley de reemplazos y reservas para el servicio de mar. A pesar de que sus bases se echaron hace muchos años, seguimos careciendo de la necesaria marinería, y con mayor motivo, de reservas instruidas y movilizables en caso de guerra.

Instrucción naval.—Todavía no basta restaurar el material flotante, unificar los cuerpos, reducir el personal, introducir todas las economías posibles en el presupuesto. La primera materia para un combate naval, es doble: el buque con sus medios ofensivos y defensivos; el arte del marino que los combina y dirige. ¿Cuál es el más esencial?

Canaris decía que los buenos buques valen menos que los buenos marinos, y la historia enseña que los mejores marinos vencieron siempre á los mejores buques. Un constructor de universal renombre, y cuyo espíritu profundamente observador y alta competencia en cuestiones marítimas le han permitido en más de una ocasión adelantarse á los sucesos y adquirir fama de profeta, Mr. Barnaby, director de construcciones navales del Almirantazgo británico, en un trabajo que leyó hace pocos meses en la ***Royal United service institution***, enu-

meraba los elementos del poder naval de una nación por el siguiente orden:—1.° La cualidad é importancia de la marina mercante en buques y hombres, con tal que el vínculo nacional entre unos y otros sea real y sólido:—2.° La cualidad y la fuerza del personal consagrado al servicio de la marina del Estado:—3.° La capacidad para producir ó adquirir rápidamente y de un modo continuo el material flotante necesario:—4.° El número y valor militar de los buques de guerra que el Estado posea al estallar ésta, formando parte de este elemento los buques de combate. El *Broad Arrow* discute esta conclusión del sabio constructor y la encuentra en parte aventurada, pero se halla de acuerdo con él en una cosa: «Los marinos ingleses son (dice), y no los buques ingleses, quienes nos han conquistado la supremacía marítima. En los días de nuestras empresas marítimas más gloriosas, nuestros buques han sido frecuentemente tipos inferiores á los del enemigo, pero nuestros marinos compensaron con ventaja las imperfecciones del material.» Y rectificando el orden de prelación establecido por Barnaby, le sustituye este:—1.° La cualidad y la fuerza del personal consagrado al servicio de la marina del Estado:—2.° El número y el valor militar de los buques que el Estado posea al estallar la guerra:—después de estos dos elementos, cabe colocar los otros dos relativos á la marina civil y á la capacidad de procurarse rápidamente nuevo material flotante.

Ahora bien, yo tengo para mí que en España se presta demasiada atención á lo segundo y demasiado poca á lo primero, y que por falsos respetos personales, se compromete el porvenir de la Marina y el de la patria, callando algo de lo que se sospecha ó de lo que se sabe. Cuando en tiempo de O'Donnell se emprendió la regeneración de la marina de guerra, se cayó en el error de reducir el problema naval á uno solo de sus factores, el del material flotante, juzgándolos equivalentes; y aquel gran esfuerzo que hizo la nación, resultó estéril. Los buques pueden improvisarse, dentro de ciertos límites, como haya dinero; pero marinos expertos y hábiles y celosos intendentes, esto no hay manera de improvisarlo.

El mal que denuncio no es de ahora. Siempre fué vicio de nuestros gobernantes no atender sino á lucir flotas numerosas, sin cuidarse del personal. La Armada bautizada con el enfático nombre de Invencible, no fué vencida por los elementos que se hubiesen conjurado contra ella, como pregona la leyenda, sino por la impericia de los generales que la organizaron mal y la dirigieron peor. A principios del siglo XVII, el duque de Medina-Sidonia informaba al rey que era preciso «hacer cría para generales de flotas, y aun de armadas y almirantes...» pues no los tenía buenos. De esta cría hemos carecido siempre. Los marinos españoles han sido por lo común marinos de gabinete: excelentes cosmógrafos y matemáticos, medianos navegantes y estratégicos, organizadores pésimos. En la teoría de la navegación, se elevaron á la altura de su siglo, y crearon una rica literatura de hidrografía, astronomía, matemáticas, geografía, etc.; pero no hubo entre ellos hombres prácticos ni hombres de acción. Diríase que en el agua se sentían fuera de su elemento, y que pesaba sobre ellos la fatalidad de la herencia. Todavía en nuestros días se observa que habiendo jefes y oficiales para mandar cinco armadas como la nuestra, los buques están á lo mejor desiertos de oficiales, porque todos huyen á los destinos de tierra, y cuando no los hay, se inventan de artificio por complacerlos. No digo ya Patiño, pero ni el mismo Ensenada con todo su genio, tocó la verdadera raíz del problema á cuya resolución hubo de consagrar su fecunda y laboriosa existencia: organizó armamentos formidables, pero no se cuidó de formar los jefes que habían de regirlos, ni calculó bien la matrícula con que podía contar para tripularlos. Igual error cometieron todos sus sucesores desde Arriaga hasta Lángara, no menos apasionados que él de las construcciones. Crearon entre todos una Armada de 311 embarcaciones, la tercera parte de gran porte, con 100.000 hombres de dotación; pero no hubo jefes que supieran gobernarla, y todavía no había llegado á su apogeo, que ya había dado principio su decadencia. La causa de la derrota de Trafalgar no estuvo en el material: de excelentes calificó Nelson nuestros barcos: estuvo en la falta de instruc-

ción de los oficiales que los mandaban. El ilustre Escaño, mayor general que fué en dicha batalla, declaraba que en la teórica estaban muy adelantados, pero muy atrasados en todo lo demás; que en la parte principal y más importante de la ciencia naval militar no habían progresado nada, comparados á los ingleses; que nuestro modo de maniobrar no podía compararse con el suyo; que no sabíamos hacer lo que hacían ellos, y que era preciso una refundición total del malhadado sistema que regía en aquella sazón. Han pasado ochenta años, y la situación de las cosas ha cambiado tan poco, que habremos de felicitarnos si la honrada sinceridad de Escaño encuentra desapasionados émulos en nuestro tiempo. Como estamos atrasados en física, en química, en agricultura, en derecho, en fisiología, estamos también atrasados en ciencia naval: no era fácil que nuestros marinos se sustrajeran á esa ley de unidad, por virtud de la cual caminan siempre á un mismo paso y guardan un mismo nivel todas las manifestaciones de la vida. Y, sin embargo, es necesario que eludan esa ley, porque si nuestros físicos no han de competir con Tyndal, ni nuestros naturalistas con Darwin, ni nuestros sociólogos con Spencer, ni nuestros filólogos con Müller, nuestros diplomáticos sí que tienen que competir con Gladstone y Northcote y nuestros marinos con Seymour y Napier, y en esa competencia está basada la existencia política y la prosperidad de la patria.

Tengo entendido que son nueve las escuelas que sostenemos para ingenieros, artillería é infantería de la Armada, administración, torpedos, etc., sin contar las de aprendices marineros. Todo eso cuesta 5 millones de reales al año. Para la instrucción que reciben, sobra; para la que deben recibir, sobra también. De ellas salen regulares científicos, mejor quizá que de las universidades; pero lo que España necesita es otra cosa. Hay que mejorar los estudios de la escuela naval, modernizándolos y haciéndolos más prácticos; hay que refundir en una sola de ampliación las diferentes escuelas de estudios mayores, artillería é ingenieros, aumentando las condiciones exigidas para el ingreso; hay que trasladar desde la

covachuela al puente á tantos y tantos jóvenes cuyas brillantes cualidades se oscurecen y atrofian en el far-niente del expedienteo, la comisión y la tertulia cortesana; hay que enviar á los más sobresalientes á que estudien y practiquen en el extranjero, principalmente en Inglaterra. Con Inglaterra han de ser nuestras futuras contiendas marítimas, si alguna vez hemos de sostenerlas; y yo tengo la idea de que para eso hay que principiar pidiendo á Inglaterra misma barcos y oficiales. En esto, como en todo, conviene subir hasta la fuente. Y recibir del enemigo el consejo. Después de todo, no hay en esto ningún privilegio: otro tanto habrá que hacer con los fisiólogos, naturalistas, químicos, historiadores, mitógrafos, jurisconsultos, etc.

No menos necesario es enviar maestros á los arsenales extranjeros, para que se perfeccionen en obras de hierro, las cuales, por ser casi nuevas en España, es natural que no se sepan hacer con toda la perfección y economía con que las hacen las maestranzas más adelantadas. En otro tiempo, los arponeros vascongados iban á enseñar su arte á los balleneros holandeses, y los maestros constructores y capitanes de ribera de nuestro litoral cantábrico eran solicitados en los astilleros de Francia, y los de Mallorca explicaban en la academia de pilotos de Portugal. Entonces iban á enseñar; hoy tienen que ir á aprender. Es el turno pacífico de los pueblos en el magisterio de la humanidad.

Ministro civil.—Tales son los delineamientos sustanciales de la reforma; mas para que sea práctica y hacedera, le falta un complemento adjetivo. Hay que obtener grandes economías, hemos dicho: economías, fusionando los dos Ministerios de Guerra y de Marina; economías, fusionando los cuerpos facultativos; economías, fusionando las dos infanterías; economías, disolviendo la escala de reserva; economías, reduciendo el cuerpo administrativo de la Armada y el personal de la administración central; economías, suprimiendo destinos innecesarios; economías, rebajando la graduación y sueldo de los buques en cuarta y segunda; economías, estableciendo el

reemplazo; economías, transfiriendo arsenales á la industria privada; economías é ingresos, vendiendo buques desarmados, material inútil de los depósitos de artillería é ingenieros, y edificios y terrenos que en Madrid y los departamentos ocupa Marina innecesariamente; economías, simplificando la organización de la enseñanza; economías, suprimiendo más de cien comandancias y ayudantías de marina, que pueden ser desempeñadas por los alcaldes de los respectivos puertos; economías, enviando á la escuela de párvulos á tantos niños que no saben hablar todavía, y ya han sido agraciados con el grado de alférez; economías, declarando terminada de real orden la eterna convalecencia de tantos marinos de agua dulce que vegetan en la escala de reserva y podrían vender salud á muchos marinos en activo servicio. De estas economías ha de salir el material. Hay que librar á la marina militar de todo servicio extraño á su instituto; de la guarnición de los arsenales, que corresponde á Guerra; del resguardo marítimo, que compete á Hacienda; del servicio de puertos, pesca y ordenanzas de la marina mercante, que incumbe á Fomento con igual derecho que los faros. Hay que reorganizar la enseñanza sobre bases más sólidas; refundir la administración en nuevos troqueles; retirarle el privilegio de ser árbitra de la inversión de su presupuesto; sujetarla á la fiscalización de las ordenaciones de pagos y del Tribunal de Cuentas; pues el no principiar por ahí, echarnos á construir escuadras,—única cosa que la generalidad de la marina cree necesaria,—sería como si á un soldado enfermo se le preparase á la lucha mejorándole el fusil y doblándole la coraza: ¡la verdadera preparación estaría en sanarlo de su dolencia! Hay, además, que acabar con ese criadero de irregularidades, que en otro país darían motivo para que el Senado estuviera constituído en sesión permanente con carácter de tribunal: ascensos fuera de escalafón y contra la ley; condecoraciones sin justificación; transferencias ilegales para convertir en prebendas el presupuesto del material; engaños al país, haciéndole creer con inauguraciones teatrales que se ha puesto en los picaderos de una grada la quilla de un buque, sin tener una

arroba de hierro ni de donde sacarlo; escuadras de instrucción convertidas en dependencias oficinescas, que *instruyen* en buques antiguos, en mares tranquilos y en puertos conocidos; buques construídos que no se sabe lo que han costado; carenas que duran seis años, por falta de material; operarios de los arsenales ocupándose en construir muebles para los oficiales de los departamentos; arsenales de nueva creación en puertos descubiertos y sin defensa, cuando está en la conciencia de todos que sobran tres; cañones montados en cureñas inservibles; torpedos que nadie ha visto, encajonados y apilados en almacenes húmedos; picaderos marítimos, en previsión, sin duda, de que sea preciso tripular alguna embarcación con regimientos de caballería, como la víspera de Trafalgar; sobresueldos á chupones, que debieran ir á la escuela y ser mantenidos por sus padres; doscientos oficiales en nómina por cada uno de los buques útiles, y á lo mejor no haber oficiales para mandarlos; comisiones ilusorias á los amigos, y á los amigos de los amigos, para que residan en Madrid ó vayan á baños sin perder sus pingües gratificaciones; sueldos cobrados por Ultramar viviendo en la Península, mientras una minoría desheredada corre los temporales sobre cubierta de buques desvencijados, ó naufraga con el *Pizarro*, ó perece trágicamente con el *Malespina*, sin que fuera de su paga poco espléndida les alcance ninguna de tantas mercedes y gracias como reparten pródigamente los autoritarios ministros de Marina á costa del bolsillo de los contribuyentes.

Esta es la palanca; estos los obstáculos que es preciso remover; estas las reformas que es preciso realizar, si con voluntad firme y eficaz, no con deseo platónico, queremos ver restaurado alguna vez el poderío naval de España. Pero esa palanca, ¿quién la mueve? Quien haya de hacerlo, necesita poco menos que poseer el don de obrar milagros. Hay que introducir en ese caos el orden de una creación regular; destruir intereses personales, disfrazados con título de derechos; vencer preocupaciones de clase; perseguir abusos; extirpar corruptelas; tronchar en flor esperanzas de medro fundadas en la continuación del régimen existente; lastimar el amor propio de muchos;

perturbar á no pocos en el goce de una tranquila existencia; romper con hábitos hechos segunda naturaleza; dejar sin trabajo por el momento á muchas familias; acorazarse contra la energía más poderosa que existe sobre la faz de la tierra, las lágrimas de las madres y de los niños que queden sin pan; contrastar la presión de ciudades influyentes, y tal vez la resistencia pasiva de clases muy respetables de la milicia; tener entrañas de hierro; atropellar por todo; enemistarse con todo el mundo; tapiarse los oidos, como Ulises, contra recomendaciones, contra amenazas y contra gritos de no fingido dolor; ser Alejandro para cortar ab irato esos nudos y esas redes de mallas infinitas, imposibles de desatar, y en que están prendidos y asfixiándose el país y la marina misma; emular á Hércules en el palacio de Augias, para arrojar torrentes de luz y de justicia en esa especie de masonería misteriosa, á la cual no puede uno asomarse sin sentir mareos y desvanecimientos como se sienten siempre que se asoma á los abismos... Basta, basta, se dirá por ventura: estamos conformes; hay que hacer todo eso; pero, ¿quién pone el cascabel al gato?

La pregunta está en su lugar. Por lo pronto, no será ningún general de la Armada. Los tenemos en tanto número, que bastarían á regir todas las escuadras de Europa: no hay uno entre tantos, en quien yo no reconozca aptitudes de héroe para hacer frente, desde el puente de una mala fragata, á todas las escuadras británicas; pero tampoco hay uno en quien reconozca aptitudes de héroe para hacer frente, desde la poltrona del Ministerio, á la mitad de la marina española. El pasado nos responde del porvenir. Y si el pasado no respondiese, respondería la misma naturaleza humana. A pesar de que, como dice Pietro Manfrin, «los hombres de acción difícilmente son hombres de administración, y que la tierra es enemiga del mar,» yo concedo que reunan los generales todas las dotes apetecibles, cálculo, saber, patriotismo, celo, integridad, genio organizador; pero forman parte del cuerpo mismo que ha de ponerse en cura, se han connaturalizado con sus dolencias, se han beneficiado de ellas, las reformas han de herir á compañeros suyos de colegio, de viaje, de oficina, á sus ami-

gos, á sus parientes, á sus hijos, y nadie, ni el más hábil cirujano, fué nunca su cirujano propio, ni se cauterizó la piel, ni se amputó una pierna. Al frente de la administración de la Marina ha de ponerse un estadista que, sin tener con ella ningún vínculo corporativo, haya demostrado en otros ramos que sabe administrar, y que, además de saber administrar, tenga en su carácter tanto acero como tienen los montes de la Península en sus entrañas; que posea una abnegación sin límites, devoción al trabajo, seguridad en los cálculos, inflexibilidad en sus resoluciones, mano de hierro con guante de seda para tratar con las gentes del oficio, perspicacia en el conocimiento de las personas para descargar el peso de la ejecución solo en quien valga y adaptar á cada cargo la aptitud que le sea congruente; que sepa desafiar la impopularidad; que maneje con firmeza el bisturí; que se haga sordo á los clamores del interés egoista, sea de personas, sea de provincias ó de clases, y saltar por encima de él, pues la patria no conoce á nadie, siendo una familia que se rige por justicia distributiva, no un asilo benéfico donde imperen el favor y la arbitrariedad; estadistas, en fin,—y permítase la manera de condensar en un nombre mi pensamiento—como el Sr. Figuerola ó como el Sr. Camacho, á quienes el ponente otorgaría su voto para ministros perpetuos de Marina, si esta clase de cargos hubiera de conferirse por vía de elección popular; seguro de que no tardarían en eclipsar las glorias del ilustre intendente Somodevilla, marqués de la Ensenada.

Este es el complemento adjetivo á que me refería al principio de este párrafo. Sin él, cualquier plan de reforma que se proponga, será tan novela como si se hubiese encomendado la redacción á Tomás Moro ó á Campanella. En los países que tenemos por modelos en cuestiones administrativas y navales, Inglaterra y Holanda, los ministros de Marina son hombres civiles. Y civiles fueron los ministros que han dotado de sus formidables escuadras á los dos países que siguen en poder naval á la Gran Bretaña: la república francesa y el reino de Italia.

Conclusiones.

Como resumen de lo que antecede, el ponente que suscribe tiene el honor de proponer á la aprobación del Congreso las conclusiones siguientes:

1.ª Conviene que la marina de altura y de gran cabotaje acentúe el movimiento iniciado en los últimos dos ó tres años, en el sentido de admitir á flete carbones, maderas, minerales y demás mercancías de mucho volumen y poco valor, de cuyo trasporte ejerce el monopolio la bandera extranjera por dejación de la nacional.

2.ª Conviene que la marina de cabotaje emprenda un comercio activo con el Rif por Melilla y Alhucemas, y con los puertos de Marruecos, Argel y Orán, y regenere la industria de la pesca, desarrollando la explotación de las pesquerías canario-africanas y el trasporte de pescado salado y fresco á Europa.

3.ª Deben fomentarse los trasportes marítimos, reduciendo los derechos de introducción de las sustancias y productos que sirven de primera materia ó de auxiliar á la agricultura y á la industria.

4.ª Debe lamentarse que el Gobierno no haya resuelto hace muchos años el problema del comercio de tránsito, y urge sobremanera que se levante el entredicho que pesa sobre él, principalmente, otorgando franquicia temporal de derechos á todos los artículos que se introduzcan para la elaboración de productos destinados á la reexportación.

5.ª Deben favorecerse, por medio de tratados de comercio, las relaciones mercantiles de España, principalmente con las repúblicas hispano-americanas, con los Estados-Unidos del Norte y con Inglaterra.

6.ª Debe evitarse cuidadosamente el provocar represalias arancelarias, como la reciente de Venezuela contra los vinos españoles, y los recargos á la introducción, como el imprudentísimo y todavía más reciente impuesto á nuestros vinos de Cuba.

7.ª Conviene abrir al comercio español nuevos mercados é iniciar nuevas corrientes comerciales, fomentando el establecimiento de factorías, y aun de pequeños núcleos de población agrícola, principalmente en África; instalando consulados en los puertos del mar Rojo y estaciones navales en las islas del Pacífico; creando depósitos comerciales ó puertos francos en las Antillas menores y en el Rif; suprimiendo trabas como la del derecho de visita en Guinea; y subvencionando temporalmente líneas de vapores á Venezuela, Brasil y la Plata, á las repúblicas del Pacífico, al Golfo de Guinea y Angola, al mar Rojo, á Marruecos y Canarias, y de Manila al Japón, y escuadrillas de pesca en Africa y de trasporte de pescado á Europa.

8.ª Es urgente ampliar la capacidad y mejorar las condiciones comerciales de los puertos, imprimiendo á las obras de estos un gran impulso, y á este efecto, reforzar el capítulo consagrado á ellas en el presupuesto de Fomento, y consagrar en la ley el principio de descentralización absoluta, dejando á las Juntas de Puertos, á las Diputaciones y á los Ayuntamientos en completa libertad para establecer arbitrios y recargos con destino á dichas obras.

9.ª Es preciso unificar los servicios marítimos de los puertos comerciales, y confiarlos por entero á corporaciones civiles locales, bajo el gobierno y suprema inspección de una «Dirección general de la Marina mercante», dependiente de Fomento, librando de ellos á la Marina de Guerra.

10.ª Debe reformarse la instrucción naval, haciéndola más práctica y ampliando sus enseñanzas.

11.ª Es indispensable y urgente restaurar la marina militar, como medio y condición esencial de progreso para la marina mercante.

12.ª En el estado actual de las relaciones internacionales, España debe organizarse como nación casi exclusivamente marítima, y fiar su defensa y su acción en el exterior á la armada más que al ejército, y por tanto, poner término al desequilibrio existente entre sus fuerzas militares, dando en el presupuesto más importancia á las navales y menos á las terrestres.

13.ª España necesita, por lo pronto, unos 120 buques de guerra, poco más ó menos, con un coste de 1.236 millones de reales; sin perjuicio de proseguir después las construcciones ó la adquisición de material flotante, hasta que pueda resistir ó atacar por sí sola, independientemente de toda alianza, á cualquiera potencia naval.

14.ª Las sumas necesarias para crear esa nueva marina no deben pedirse á presupuestos extraordinarios, que España no se halla en estado de soportar, sino que han de salir de diez ó más presupuestos ordinarios como el vigente, gastando al efecto más en material que en personal, y más en construcción ó adquisición de material nuevo que en reparación de material viejo.

15.ª Hay que cerrar ó arrendar cuatro de los cinco arsenales del Estado; vender los depósitos de hierro viejo existentes en ellos; y excluir del servicio y desarmar y vender ó desguazar 130 buques, por lo menos, de los que componen la actual marina militar, unos inmediatamente (la mitad, poco más ó menos), y otros á medida que encuentren relevo en los buques nuevos.

16.ª Se debe fusionar en uno los tres cuerpos facultativos de ingenieros, artillería y general de la armada; suprimir el de infantería de marina; reducir el personal del cuerpo administrativo de la armada, así como el de la administración central; disolver la escala de reserva; y organizar los reemplazos para el servicio de mar.

17.ª Es indispensable reformar los estudios de las escuelas navales, fusionarlas en una, exigir más condiciones para el ingreso, aumentar las enseñanzas, modernizar las existentes y hacerlas más prácticas.

18.ª Para apresurar todas estas reformas y hacer más fácil y menos costosa la regeneración de nuestra armada, es conveniente fusionar en uno solo los dos Ministerios de Guerra y de Marina, y confiarlos á un estadista civil de gran prestigio y probada capacidad administrativa.

Madrid 1.º de Noviembre de 1883.

JOAQUÍN COSTA.

IV.

CARTA DEL SR. D. ESTEBAN AMENGUAL.

Excmo. Sr.

A causa de una afección que estos días me obliga á retraerme de salir de casa, tengo el disgusto de no poder asistir, cual me propuse, á ese científico Congreso, á fin de consumir el turno que se me señalara en la discusión del tema 5.°, párrafo 3.°; pero siendo como es tan grande mi empeño de contribuir con mis escasos conocimientos á dilucidar el trascendental problema de que se trata, no he podido resistir á la tentación de comparecer de un modo ú otro; y por tanto presentar por escrito mi modo de ver esta materia, en lugar de manifestarlo de viva voz; y por más que lo tenga que hacer á vuela pluma á última hora, sin la energía y extensión que de palabra hubiera podido darle.

Si se admite éste mi repentino y breve discurso quedaré satisfecho y agradecido á la bondad de V. E., de quien es con la más alta consideración su más humilde y S. S.

Q. S. M. B.

E. Amengual.

Excmo. Sr. Presidente del CONGRESO DE GEOGRAFÍA COLONIAL Y MERCANTIL.

Excmo. Sr.: Señores: Afectado estos días por una dolencia y atareado como estoy en Barcelona con mis incesantes ocupaciones, me hallaba imposibilitado de poder cumplir con mi deseo de corresponder á la bondadosa invitación que recibiera para consumir el turno que se me señalara en la presente discusión. Pero al considerar que me obliga también la represen-

tación del Centro Naval español, en cuyos fines está el fomento de la marina mercante, por tal razón he debido hacer un esfuerzo y venciendo toda suerte de dificultades voy á llenar, aunque de un modo imperfecto, mi humilde cometido en este Congreso, á cuya Comisión organizadora se ha de agradecer los propósitos de dilucidar la trascendental cuestión que hoy se debate; ya que rara vez se ocupan los centros oficiales, y, aun más, los Cuerpos colegisladores de nuestra nación, de los especiales intereses de la marina mercante; de ese elemento del transporte marítimo que es uno de los principales factores de la riqueza nacional y del poderío marítimo en toda potencia colonial, como lo es y hemos de querer que lo sea siempre nuestra querida España.

Sí, la Marina imprime carácter emprendedor, atrae relaciones y prestigio, y engrandece la patria al llevar hacia todas partes sobre la inmensidad de los mares el honroso pabellón nacional. Y por sabido que sea tal extremo, y por ¡más que así ha demostrado reconocerlo la Sociedad Geográfica al incluir en su programa el tema de que se trata; no estaría por demás el añadir aquí la justificación de mi propia experiencia citando ejemplos y aduciendo datos de mi arsenal de recuerdos y apuntaciones, si no me lo impidiese el limitado tiempo y el temor de parecer importuno entreteniendo al Congreso con tales digresiones.

Por consiguiente, entraré ya sin más preámbulo en el fondo de la sesión del programa formulado con el siguiente cuestionario: «Cuál es el estado de la Marina española y cuáles son los medios de fomentarla.»

He de advertir que yo solo puedo hablar de la marina comercial y á ella me concreto; pero deseo como el que más el fomento de la de guerra por ser defensa de aquella, y desde este punto de vista me pongo al lado de otros más autorizados.

Lo que se pide aquí, pues, encierra á primera vista un oscuro problema. A creer á muchos economistas de los habituados á respirar esta concentrada atmósfera de halagadoras teorías y acostumbrados á fundar cálculos en la descarnada estadística, estamos en marina todo lo bien que se puede apete-

cer. Y al oir, cual suelen llegar á mis oídos, las plañideras exclamaciones de no pocos armadores y consignatarios, capitanes y pilotos, patrones y marineros y multitud de industriales, en fin, que viven todos en el mundo de la realidad allá en las poblaciones de nuestro litoral, hay que reconocer que no son verdad tales asertos.

Pues yo sin negar á los economistas que en materia de marina llegan al cosmopolitismo, la pureza de sus intenciones y la bondad de sus estudios, he de manifestar ante la evidencia de los verdaderos interesados, lo que ocurre en el terreno práctico para motivar tan opuestas opiniones; de modo que me ceñiré pura y simplemente á breves, claras y explícitas conclusiones.

Es cosa admitida ya por todo el mundo que la transformación que se va constantemente operando en el material flotante del transporte universal es consecuencia natural de los descubrimientos y adelantos en todas las esferas de la vida: es decir, que á la vela vaya sustituyendo el vapor, á la madera en los cascos le reemplace el hierro, ó séase en el día ya el acero, que las naves de regular porte sean cambiadas por las de gran tonelaje, y de aquí que se requiera en igualdad de tráfico menos personal y menos despachos, y sobre todo la desaparición por completo de la construcción naval en España, á excepción de lo poco que se hace en los arsenales del Estado.

Pero es el caso que todo esto no reza con respecto á la Gran Bretaña, pues habiendo sido la industria metalúrgica en unión de su compañera la producción del carbón, la que ha producido y dominado al propio tiempo esta revolución marítima comercial, ha venido á resultar beneficioso para Inglaterra lo que para otras naciones ha sido una pérdida sobre los intereses navales, cual se nota en España.

Esto unido á la masa de capital á módico interés para empresas navieras de que se dispone en el Reino Unido, forma un conjunto de circunstancias que difícilmente se pueden vencer.

Francia, Italia, los Estados-Unidos y Alemania han planteado medidas salvadoras y se ocupan todavía de ponerse en

condiciones de luchar. España qué ha hecho? Poco ó nada absolutamente. Se abrió la información naviera por mera fórmula. La aparente prosperidad de la marina á vapor de que tanto se envanecen algunos, se debe al natural desarrollo de comunicaciones con nuestras posesiones ultramarinas, al tráfico desde los depósitos de Europa y al cabotaje, al empeño del señor marqués de Campo en establecer líneas de comunicaciones marítimas, y al desestanco del tabaco en Filipinas que ha hecho crear una importante flota de vapores para la carrera de Manila. De modo que nuestra bandéra navega principalmente amparada por algún privilegio, ó protección ó subvención. En las grandes corrientes de fletes en competencia con los otros pabellones sin un auxilio directo ó indirecto, no se atreve á luchar el naviero ó capitán español. Ni en el Pacífico, ni en la India, ni en China, ni en el Mar Negro donde tanto buque acude, se ve flotar la bandera española. Todavía recuerdo con vergüenza, lo desconocida que fué en los Dardanelos la enseña de Castilla, que flotaba en el vapor *Tharsis*, á la sazón de la guerra de Crimea, cuando pasamos frente la población de aquel estrecho, donde se daba el pase ó firman por las autoridades turcas. Y á propósito he de mencionar aquí que á no haber estado dicho vapor en aguas de las cercanías del célebre Sebastopol, no hubiera tenido ocasión el actual ministro de la Guerra, Excmo. Sr. López Dominguez, de verse recogido en aquella apartada región y en medio de aquella baraunda de fuerzas de mar y tierra, dentro de un pedazo de la patria española en glacial noche, que bien lo recordará el citado ministro, y sabrá apreciar todavía cuánto vale tener marina por todas partes.

Haya, pues, marina con algún sacrificio por parte de la nación; y de nada serviría añadir más palabras para demostrar que no estamos á la altura que nos corresponde.

Voy, pues, á reducir mi peroración al catálogo de medidas que á mi juicio han de conducir á que se fomente la Marina española.

1.° Aliviar de carga y tributación á los buques en los siguientes conceptos:

Impuesto de descarga: igualar el de la navegación de tercera clase con el de la segunda clase, ó sea refundirlo en uno solo, porque la navegación de altura se halla en situación tanto ó más precaria como la llamada de los mares de Europa.

2.° Consulado: de la tarifa general rebajar las partidas señaladas á cargo de las naves, al nivel de la nación más módica en derechos consulares.

3.° Contribución de subsidio industrial: debiera suprimirse porque no la satisfacen las Marinas de otras naciones, y por razón de pagarse diferentes impuestos al verificar los buques sus viajes.

4.° Cuarentenas: rebajar los derechos á las naves, puesto que ya sufre el armador la consiguiente extorsión de pasar su buque á lazareto que le desvía de su itinerario.

5.° Aduanas: simplificar la administración en cuanto concierne á las necesidades de bordo, pues se hace pesado y costoso tanto requisito por cosas triviales, especialmente en casos de reparación.

6.° Restablecimiento de un derecho diferencial de procedencia á los artículos importados indirectamente, tanto en la Península como en las Antillas y Filipinas. Este recargo á las procedencias de puertos de depósitos lo tiene establecido Francia.

7.° Declarar admisible las importaciones temporales que son fuente de riqueza para la industria del transporte marítimo.

8.° Hacer lo posible para implantar la industria metalúrgica en España aplicable á la construcción naval, para llegar á competir siquiera y por de pronto con grandes reparaciones.

9.° Diques: procurar que los haya en muchos puertos de España y Ultramar, y no darse el ejemplo de lo que sucede en el primer puerto comercial de la Península, donde por no haber aún dique de ninguna clase, pues solo existe un varadero de poca importancia, se tienen que marchar los vapores que necesitan no solo reparación en sus fondos, sino también limpiarlos. Y de ello tiene mucha culpa nuestro sistema centralizador y la dirección facultativa de los puertos. Hablo por ex-

periencia propia como vocal de la Junta del puerto de Barcelona.

Y 10.° Sociedades de crédito para la Marina y seguro marítimo: conceder toda protección á los Bancos ó sociedades de crédito que se dediquen á préstamos á la gruesa, de modo que facilite la industria naviera y desarrolle los medios de actividad en la navegación. Y al propio tiempo anular el artículo 885 del Código de Comercio, por lo que se refiere al seguro sobre el flete de la nave.

He dejado para lo último hacer mención de las primas á la navegación que fuera de razón plantearlas, toda vez que se admitieron en Francia poco después de haberse verificado en Madrid la información oral sobre la industria naviera, como para dar un mentís á lo que aseguraba el autor de la abolición del derecho diferencial de bandera al concluir su notable discurso cerrando aquella información; y siento citar á este amigo que yo aprecio y admiro, y guardo gratitud hacia él. Yo respeto las ideas de los señores libre-cambistas, pero no transijo con ellos por lo que atañe á la Marina mercante; porque no hay remedio, para competir con otros países es menester favorecer este ramo de la actividad comercial.

Barcelona 7 Noviembre de 1883.

E. Amengual.

V.

LA HIPOTECA NAVAL.

«¡Qué suelo tan rico el de España! ¡qué puertos! ¡qué hombres para soportar la fatiga y desafiar los peligros del mar! ¡qué abundancia de fletes en sus minas de hulla y de hierro tan mal explotadas! Y sin embargo, todas esas riquezas quedan enterradas; y es que falta á los españoles el empleo inteligente del capital. En cambio, ved lo que pasa en Alemania; no ha sido con ella pródiga en dones la naturaleza; sus costas tienen poca extensión; es preciso ir en busca de fletes hasta el corazón del país; y esto no obstante, es tal el efecto de las buenas instituciones, que Alemania es hoy una potencia marítima de primer orden» (1).

En efecto, se necesita capital para construir buques y luego para servirse de ellos, porque *sans argent un navire est un meuble inutile*, y porque aquel es, como el trabajo, un elemento esencial de toda producción. Pero como el hombre vive en sociedad, da y recibe condiciones de vida, acepta y otorga servicios, unas veces cambiando mercancías, otras trocando un capital por un interés. Cuando hace esto último, entra en la transacción un elemento nuevo: la *confianza* de que el deudor podrá y querrá pagar. Si éste es solvente y honrado, y el acreedor lo sabe, se satisface con su *crédito personal* y le entrega su capital. Si no lo conoce ó no está dispuesto á correr el riesgo de equivocarse, recordando que *plus cautionis est in re quam in persona*, reclama como garantía una cosa, y enton-

(1) Palabras de M. Millet en su estudio sobre la hipoteca naval, publicado en el *Bulletin de la Société de Législation comparée* de Febrero de 1874.

ces aparece el *crédito real,* el cual da *seguridad* al acreedor y por lo mismo impone al deudor un sacrificio menor, por lo mismo que éste disminuye á medida que aquella aumenta. Así el propietario ofrece sus fincas, el agricultor los frutos de la tierra, el comerciante las mercancías almacenadas, el rentista y el banquero los títulos de la Deuda. ¿Puede el naviero ofrecer la nave? En los Estados-Unidos norte-americanos, en la Gran Bretaña, en Alemania, en Francia, en Italia, sí; pero en España, no, porque ni en el Código de comercio vigente, ni en el proyectado que está pendiente de la aprobación del Parlamento, se menciona siquiera la *hipoteca naval.*

Nadie niega que la nave, en cuanto es un *valor*, puede servir de garantía; la cuestion está en saber si hay un medio de hacerla eficaz en derecho. ¿Lo será el dar aquella en *prenda*? No, se dice, porque eso implicaría la entrega de la misma al acreedor, cuando el deudor busca dinero precisamente para poder servirse de ella. ¿Lo será el darla en *hipoteca*? Tampoco, porque la nave es cosa *mueble*, y solo sobre las inmuebles cabe constituirla. ¿Son reales estas dificultades?

En primer lugar, no es completamente exacto que la prenda lleve consigo siempre la entrega de la cosa. El Código de Zurich admite la constitución de aquella con la autorización del Tribunal y mediante la inscripción en el Registro público de prendas, en cuyo caso queda la cosa en poder del deudor en concepto de *bien confiado*. En Dinamarca existen dos clases de prenda, la conferida y la estipulada, consistiendo la diferencia en que en la primera queda el objeto en poder del deudor, mientras que en la segunda pasa al del acreedor. En Rusia se inscribe este contrato en ciertos casos en el Registro de la propiedad. Precisamente esas excepciones y esta exigencia de la inscripción muestran cómo las dificultades que surgen con motivo de la nave, se han presentado también con ocasión de otras cosas muebles, y claro es que con declarar que el buque puede ser dado en prenda reteniéndolo el deudor, pero haciéndolo constar en el Registro naval, la cuestion quedaría resuelta.

Pero los legisladores, con buen acuerdo, han creído que

mejor que hacer eso, ó que inventar un nombre *ad hòc*, era considerar la nave como inmueble, al modo que se consideran como tales muchas cosas que no lo son, y declararla susceptible de ser *hipotecada*. Al hacerlo así, han tenido en cuenta dos consideraciones: la primera que casi siempre la cosa hipotecada continúa en el poder del deudor y la dada en prenda en el del acreedor; y segunda, la analogía que hay entre el *crédito naval* y el *crédito territorial*, en cuanto es la primera condicion de éste, como tiene que serlo de aquél, el registro sobre las bases de la publicidad y de la especialidad.

Precisamente la idea de someter la *hipoteca naval* á la inscripción y de proclamar respecto de ella el principio: *prior tempore, potior jure* ha surgido de la naturaleza especialísima de la nave; en cuanto que, á diferencia de casi todas las cosas muebles, es posible su identificacion, porque tiene un nombre, un modo de ser y un como estado civil, hecho constar en el certificado de matrícula y abanderamiento expedido con relación al Registro naval. Y si esto no fuese bastante, aun cabe, como se hace en algún país, consignarlo en caractéres indelebles en el buque mismo.

La necesidad de establecer en España sobre esas bases la *hipoteca naval*, salta á la vista. Cuando la Marina mercante atraviesa una crísis que en parte es debida á la falta de capitales, indispensables hoy sobre todo para poder llevar á cabo la sustitución de la vela por el vapor, ¿cómo no ha de ser conveniente dar al naviero los medios de que pueda obtener dinero en condiciones favorables con la garantía de sus buques? ¿Cómo es posible que se contente con utilizar el crédito en la forma primitiva que emplearon los griegos y los romanos, el *préstamo á la gruesa*, el cual, en realidad, es, como se ha dicho, más bien un *riesgo mercantil* que una operacion de crédito?

La *hipoteca naval* no es, ciertamente, una panacea; pero es evidente que establecida sobre las bases de la publicidad y de la especialidad, en proporción que crea la seguridad de la garantía, aumenta la facilidad de obtener capital á préstamo y disminuye el precio ó interés del mismo. Y no es esto todo,

sino que, á semejanza de lo que sucede con el crédito territorial, el régimen hipotecario naval con esas condiciones haría posible el establecimiento de instituciones de crédito análogas á los Bancos Hipotecarios, que prestarían á los navieros en forma parecida á la que aquellos prestan á los propietarios. *Le crédit maritime de la France*, que comenzó á funcionar el 1.° de Marzo de 1879 con 60 millones de francos, presta á los navieros, los cuales devuelven el capital á la terminación de un plazo fijo, que no puede exceder de cinco años, ó pagan anualmente una cantidad por intereses y amortización, en cuyo caso dura veinte años, si el buque hipotecado es de hierro, y diez si es de madera.

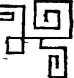
El fin con que estas observaciones se escriben, no consiente entrar en las cuestiones técnicas que pueden surgir y han surgido con motivo del registro y de la hipoteca naval (1); pero no dejaremos de decir que las dificultades son fáciles de vencer y que para ello sirven de mucho las legislaciones de los países que nos han precedido en este camino; y aun añadiremos, que el carácter cosmopolita del derecho mercantil y la naturaleza de las relaciones internacionales en el orden comercial, permiten esperar que llegará un día en que la nave sea una garantía cuya eficacia podrán y querrán amparar todos los Gobiernos.

G. DE AZCÁRATE.

---

(1) El que desee conocer estas cuestiones, puede consultar: el *Bulletin de la Société de Législation comparée* de los meses de Febreró y Marzo de 1874; el *Journal du droit international privé* de 1875, pág. 93; la *Revue critique de législation et de jurisprudence* de Marzo de 1873; la *Información* abierta en Italia en 1881 sobre el estado de la Marina mercante; la obrita de M. Mallet, *L'hypothèque maritime, au point de vue théorique et pratique*, y un artículo de D. Agustín Ondovilla inserto en la *Revista general de Legislación y Jurisprudencia*, tomo primero de 1877.

ÍNDICE DEL TOMO II.

ACTAS

DEL

CONGRESO ESPAÑOL

DE

GEOGRAFÍA COLONIAL Y MERCANTIL.

Dos tomos en 8.° mayor al precio de **seis pesetas** cada uno.

Los socios de la Geográfica de Madrid y del Congreso español de Geografía pueden adquirir cada tomo por **cuatro pesetas,** comprándolo precisamente en la Secretaría de la Sociedad (León, 21).

Los señores libreros obtendrán un descuento del 10 por 100 por la venta en comisión, y del 25 por 100 si pagaren al contado, tomando diez ó más ejemplares.

